

BELVEDERE

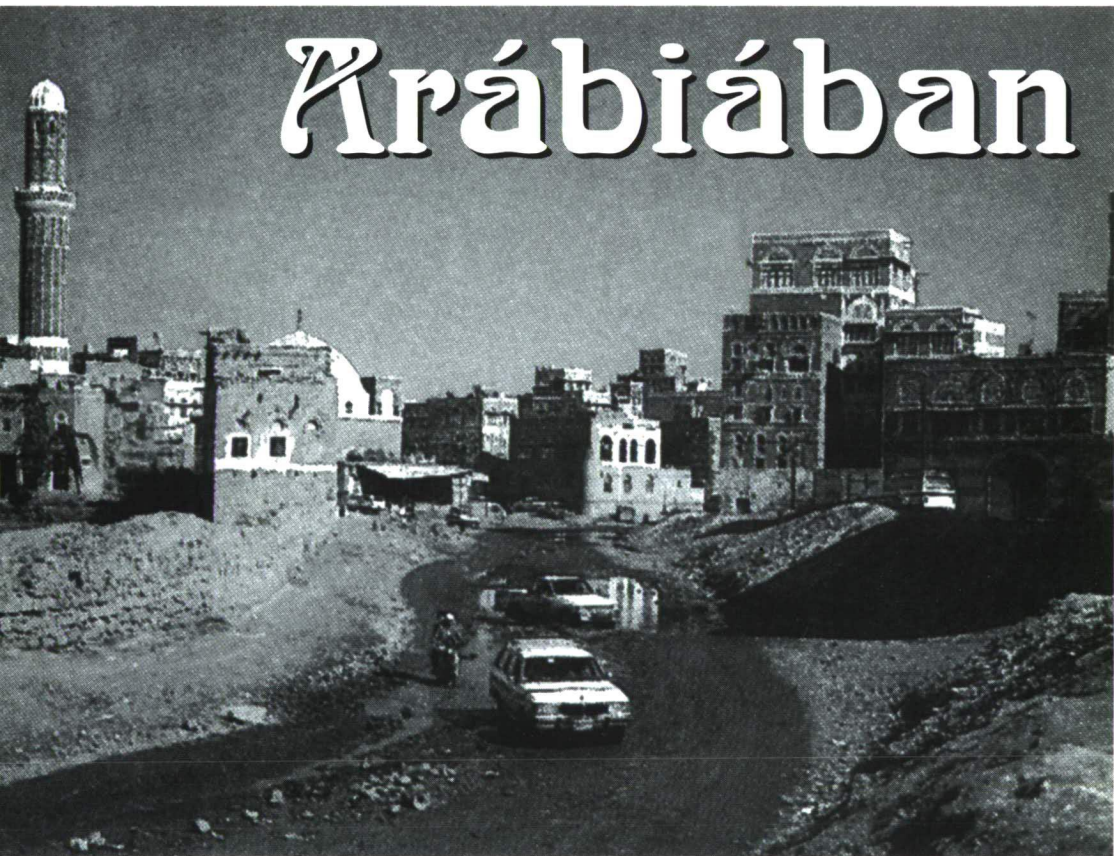
MERIDIONALE

2002. Júl. 2.

SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA XII. évfolyam: 7–8. szám

POLGÁRHÁBORÚ

Arábiában



KÉPÜNKÖN ÉSZAK-JEMEN FŐVÁROSA, SZANAA EGYIK ROMOS NEGYEDE LÁTHATÓ.
A JEMENI POLGÁRHÁBORÚRÓL SZÓLÓ ÍRÁSUNK BABOS LÁSZLÓ ÉS ANDORKA GÁBOR TOLLÁBÓL
LAPUNK 31–40. OLDALÁN OLVASHATÓ

MM

november – december

BELVEDERE

SZEGEDI TÖRTÉNE SZHALLGATÓK LAPJA

Főszerkesztő: KISS GÁBOR FERENC

Szerkesztők: BODNÁR TAMÁS, HEGYI GERGELY, MÉSZÁROS CSABA, VINCZE JÓZSEF

Munkatársak: BABOS LÁSZLÓ, NÓTÁRI TAMÁS, PETŐ BÁLINT

Főmunkatársak: DÖBÖR ANDRÁS, JANCSÁK CSABA, NAGY TAMÁS

A technikai szerkesztést ZÉKÁNY EDMUND végezte



Számunk az EMKE Kft.,
Gyermek és Ifjúsági Alapprogram,
Oktatási Minisztérium,
Magyar Országgyűlés Oktatási Bizottság,
Mobilitás Ifjúsági Szolgálat,
Millenniumi Kormánybiztos Hivatal,
Juhász Gyula Felsőoktatási Kiadó,
Szegedi Tudományegyetem,
SZTE JGYTFK Hallgatói Önkormányzat,
Magyar Történelmi Társulat Csongrád Megyei és Szegedi Csoportja,
Magyar Államvasutak Szegedi Területi Igazgatósága
és a Vasúttörténeti Alapítvány támogatásával készült.



NEMZETI KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG
MINISZTERIUMA

Megjelenik tavasszal: február–március és április–május;
ősszel szeptember–október és november–december hónapokban.
A lap közöl tanulmányokat, interjúkat, ismertetéseket és kritikákat
a történelem és más társadalomtudományok tárgyköréből.
A tanárképző főiskolai kar Történettudományi Tanszékén megrendezett
konferenciák előadásai a BELVEDERE KISKÖNYVTÁR, a felsőoktatási tananyagul
szolgáló kiadványok a BELVEDERE SEGÉDKÖNYVTÁR sorozatban jelennek meg.



Kiadja a BELVEDERE MERIDIONALE ALAPÍTVÁNY

Felelős kiadó: DR. SZEGFÜ LÁSZLÓ

A szerkesztőség címe: 6725 Szeged, Boldogasszony sugárút 6.

Netposta: belvedere@jgytf.u-szeged.hu

Honlap: www.extra.hu/belvederemeridionale

Telefon 62/544-759

Nyomás: BÁBA ÉS TÁRSAI KFT.

Megjelenik 1000 példányban

Lapengedély B/KUL/523/SS1993.

Tartalom

Referátumok

MIKLÓS PÉTER: Nátly József, a szabadságharc postaigazgatója	4
---	---

Hajdani vármegyéink

Veszprém (VINCZE JÓZSEF)	11
--------------------------	----

Hadak útján

CSONKARÉTI KÁROLY: A császári-királyi haditengerészet 1786–1867 között	14
BABOS LÁSZLÓ – ANDORKA GÁBOR: A jemeni polgárháború	31

A síneken

Felújítják a MÁV legszebb gőzmozdonyát? (MÁTHÉ ZOLTÁN)	41
--	----

A közúti személyszállítás története

ENGI JÓZSEF: A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata. IV/2. rész A közlekedésrendszetről, a közúti közlekedés szabályozásáról és szervezéséről	42
---	----

Parthiscum

PUSZTAI JÁNOS: Nyolcvanöt éve jött létre a szegedi katonai repülőtér	66
--	----

Téka

Egy várépítész életútja. (DOMOKOS GYÖRGY: <i>Ottavio Baldigara – Egy itáliai várfundáló mester Magyarországon.</i>) Ismerteti: Pető Bálint	69
Hadtörténetírásunk régi adóssága. (SZIJJ JOLÁN [főszerk.]: <i>Magyarország az első világháborúban. Lexikon A–Zs.</i>) Ismerteti: Kiss Gábor Ferenc	70

Pihenő

PETŐ BÁLINT: Fotókalauz a siklósi várhoz	72
--	----

Számunk szerzői

ANDORKA GÁBOR hallgató (SZTE JGYTFK); BABOS LÁSZLÓ hallgató (SZTE JGYTFK); CSONKARÉTI KÁROLY történész (Budapest); ENGI JÓZSEF közlekedéstörténész (Szeged); KISS GÁBOR FERENC tanár (Szeged); MÁTHÉ ZOLTÁN vasúti műgyűjtő (Budapest); MIKLÓS PÉTER hallgató (SZTE BTK); PETŐ BÁLINT tanár (Szeged); PUSZTAI JÁNOS (Szeged); RÓNYAI LÁSZLÓ hallgató (SZTE JGYTFK); VINCZE JÓZSEF hallgató (SZTE JGYTFK).

MIKLÓS PÉTER

Referátumok

Nátly József, a szabadságharc postaigazgatója

Nátly József a 19. századi Szeged művelődéstörténetének jelentős alakja, ő állította össze az első szegedi tájszógyűjteményt. Emellett Újszentivánon gazdálkodott, valamint postatisztként tevékenykedett több magyar városban. Nátly József élettörténetében a német eredetű nemes magyar identitásúvá válása mutatható ki. Származása kiemelte (szerb) nemzeti-ségi környezetéből; középiskolája a térség középosztályának elsődleges formálója. Családi kapcsolatai révén bekerült a nyelvújítás helyi küzdelmeibe, valamint a liberális eszmék terjesztésén fáradozó csoportba. Apai örökség determinálta a postatiszti foglalkozás irányába, állandó hivatalnoki fizetést és bizonyos közeleti tekintélyt biztosítva számára. Állami alkalmazottként állt ki a forradalom célkitűzései mellett, képviselve társadalmi rétegének politikai álláspontját, később pedig vállalva a kényszerű emigrációt.

Életútjának külső meghatározójaként bemutatásra szorul a Nátly család története, valamint a 19. századi magyar posta; házasságai révén a Szeged történetében jelentős Maróthy család. Nátly József irodalmi-nyelvészeti tevékenységéről és jelentőségéről Putnoky Imre (1915) és Péter László (1997) írt tanulmányt. Portréjának megrajzolását nagyban gátolta a téma forráshiánya, adataink többsége áttételesen szól róla. Levéltárakban (Csongrád Megyei Levéltár, Országos Postamúzeum Levéltára) is csak véletlenszerűen és elvétve találkozhatunk nevével.¹

I. Az újszentiváni Nátlyak²

1. A Nátly család

„Nátly Józsefszül. Ócsanádön (Torontál m.) 1801. április 30-án. Gimnáziumi tanulmányait Szegeden, a piaristáknál végezte. Tizenhat évesen a posta szolgálatába állt s előbb Szegeden, majd Budán, Varasdon, Sopronban s Temesvárott teljesített szolgálatot, a két utóbbi helyen már mint ellenőr. 1848-ban otthagyta cs. kir. állását s a magyar kormány szolgálatába lépett, mely a temesvári és eszéki postakerületek igazgatásával bízta meg. Később főigazgató lett Szeged székhellyel s végre a szabadságharcz utolsó idejében országos főposta-igazgató. A szabadságharcz után Törökországba menekült, de honvágya visszahozta. Idehaza nehéz, küzdelmes éveket élt át, 1858-ban Újszentivánon községi jegyző lett. Elvesztette szeme világát s 1868-tól haláláig a kormánytól 300 frt kegydíjat kapott. Meghalt 1871. augusztus 5-én Újszentivánon” – így foglalta össze Nátly József életét fia, Nátly József Gyula 1915-ben.³

A Nátlyak az első Újszentivánon letelepedett németek közé tartoznak. Az első német telepes, Nikolaus Biringner lányát (Margitot) vette feleségül 1798. október 28-án Josef D’Nadl, Nátly József apja.⁴ E két család – a később idekerülő Schmerzelekkal – látta el a postaszolgálatot Szeged és Temesvár között a 19. század első felében.⁵ A Nátly család 1636. február 12-én kapott nemesi rangot II. Ferdinándtól. A család legjelesebb képviselője a Sopron történetében nagy szerepet játszó Natl Lipót, aki 1636-ban nemes, 1654-ben jegyző, 1685-ben báró, 1689-ben aransarkantyús lovag lett. A Temes megyei és a soproni Natl család közötti rokonságot 1847-ben mutatta ki Natl György orczyfalvi plébános.⁶ A család

1847. május 25-én nyert nemesi bizonyáglevelét, ami Temes vármegyében 1847. szeptember 22-én került kihirdetésre.⁷

A Nátlyak gyorsan népesedtek Újszentivánon, összeházasodva más német és magyar családokkal (pl. Balthasar, Frank, Gilot, Huhn, Kafka, Schmelzer, Schneider, Wellinger, Wolf, Laczi, Molnár, Simon).⁸ Megőrizték német identitásukat, de büszkén viselték magyar nemesi nevüket, amely a magyar artikuláció törvényszerűségei szerint formálódott és véglegesült: Nadl – Nátl – Nátli (Nátly). 1944-ben Újszentiván háromszáz házából tizenkettőben élt Nátly, jórészüket 1946-ban sváb származásuk miatt kitelepítették. Ma a faluban egyetlen Nátly vezetéknevű él: Laczi Ferencné Nátly Anna (szül. 1924).⁹

2. Nátly tanulmányai a szegedi piaristáknál

Nátly József tanulmányait a szegedi kegyesrendi gimnáziumban végezte.¹⁰ Ez ekkor a térség egyetlen ingyenes iskolája, diákjai elsősorban a katonatiszti, hivatalnoki, kisnemesi és gazdag paraszti rétegekből kerültek ki. A piarista iskolába¹¹ több generáción keresztül iratkoztak községi jegyzők, vidéki nemesek, ortodox papok gyermekei. A kegyes atyák nagy szerepet játszottak a Délvidék és Szeged nemzetiségeinek (dalmata, német, szerb) asszimilációjában.¹²

A 19. század első éveiben itt érzékelteti leginkább hatását a két piarista tudós: Dugonics András (az első olvasóközönséget teremtő magyar regényíró, művei pl. Etelka, Báthori Mária) és Révai Miklós (az ipszilónista–jottista vitában a nyelvújítás résztvevője).¹³ A reformkorban és a forradalomban szerepet játszottak a következő szegedi piarista diákok: Horváth Mihály (1809–78), Klapka György (1820–92), Klauzál Gábor (1804–66), Josif Rajačić (1795–1861), Osztrovszky József (1818–99).¹⁴

3. Nátly József és a Maróthyak

Nátly József első felesége Maróthy Terézia volt. Tőle született Nátly első – még apja életében meghalt igazságügy-minisztériumi fogalmazó – fia, Nátly Ede (1828–1869).¹⁵

Nátly már fiatalon az irodalom vonzásába került, verseket, nyelvészeti témájú tanulmányokat írt, foglalkozott kora közéleti és politikai irányzataival. 1821-ben jelent meg első könyve, az *F. A. Markernek gyilkosságért érdemlett büntetés előtt példás megtérése és szomorú sőhajtása* című elbeszélő költemény.¹⁶ Versei jelentek meg a Hébe zsebkönyvben (1824–26) és a Sokfélében (1833)¹⁷, résztvevője volt a nyelvújítási küzdelmeknek két művével is.¹⁸

Az első, amelyet sógorával, Maróthy Mátyással közösen írt, az *Új szellem, vagyis új magyarok útja Helikonra* vígjáték, dialógusokba szedett pamflet, amely a nyelvújítás túlzásait gúnyolja ki.¹⁹ Az *Új szellem* 1824-ben jelent meg Szegeden Grün Orbán betűivel. Nem keltett nagy visszhangot, a legtöbben Mondolat-utánezatot láttak benne, és Kazinczy Ferenc is lesújtóan nyilatkozott róla: „Az Új Szellemre nézve minden megjegyzésem az, hogy tréfának mindig igen rövidnek kell lenni, ez pedig igen hosszú ’s sósak ’s ez sótalan, de keserű.”²⁰

Maróthy Mátyás (1791–1850) mérnöki végzettsége ellenére sokat foglalkozott irodalommal. Három műve jelent meg, amelyek közül legjelentősebb társadalmi drámája, az *Amália, szelleminék mirtuszkoszorúja*.²¹ Több nyelvészeti témájú műve maradt ránk kéziratban: egy magyar–török–német szótár és egy török nyelvtankönyv.²² 1848. május 14-én, a forradalom utáni városi tisztújításon őt választották főmérnökké (Vedres István utódaként).²³

Nátly másik műve a *Némely vélekedések a' magyarnyelv ügyében* szintén Szegeden, Grün Orbán nyomdájában készült 1825-ben.²⁴ Rövid értékezés a magyar nyelvről,²⁵ függeléke egy tizennyolc lapból és százhetvenöt szóból álló tájszógyűjtemény.²⁶ E könyvében Nátly fellép az erőltetett magyarosítás és szórővidítés ellen, valamint megkérdőjelezi a nyelvújítók elszántságának jogosultságát: „*Engedjék meg tehát azt a' Szépészek, hogy a' Nemzetnek nagyobb jussa legyen a' Nyelv ügyében, mint egynéhány embernek, kik a többiekhez képest számokra kevesebbet nyomnak.*”²⁷

Felveti az egységes nyelv²⁸ megteremtésének szükségességét, amelynek feltétele egy nemzeti szótár összeállítása: „...*megtörténhetne pedig ez úgy, ha mind azon szavak, melyek a' Nemzet szájában forognak, szorgalmasan egybeszedetnének, és közönségessé tétetnének.*”²⁹ A német születésű Nátly nyelvészeti témájú műve ajánlásában így fogalmaz: „*Kedves hazámnak fűli szeretettel.*”³⁰

4. Nátly és az Osztróvszky család

Nátly József – Maróthy Terézia halála után – Osztróvszky Annát (1825–1900) vette feleségül. Három gyermekük közül kettő élte meg a felnőttkort:³¹ az apja foglalkozását követő posta-főfelügyelő Nátly József Gyula (1849–1924) és az Újszentivánon gazdálkodó Nátly Géza Ferenc (1859–1938)³²; Irén nevű lányuk (1863–1866) négyéves korában meghalt.³³

Péter László szerint: Osztróvszky Anna a szegedi liberalizmus nagy alakjának, Osztróvszky Józsefnek³⁴ a testvére. Ez ellen szól, hogy Osztróvszky Józsefnek nem volt Anna nevű lánytestvére.³⁵ Újszentivánon ellenben élt egy Osztróvszky nevű hentescsalád.³⁶ Valószínűleg az utóbbi familiából származott Anna, aki első férje halála után Unterreiner József újszentiváni tanítóhoz ment feleségül.³⁷

II. A posta szolgálatában

1. A magyar posta a 19. században

A magyar posta a 19. században a Habsburg Birodalom postaszervezetének része. Szerkezete hat magyarországi és egy erdélyi prefektúrából állt.³⁸ Elcinte a postamesteri hivatal apáról fiúra szállt, ezt a rendszert azonban a központi közigazgatás szervezése során felszámolták. 1818-ban és 1837-ben az uralkodó rendeletet bocsátott ki az ilyen állomások királyi megváltására. E rendszer keretében kerültek az újszentiváni Nátlyak a postai alkalmazottak közé, ellátva a postaszolgálatot Szeged és Temesvár között. Újszentiván a Budai Főposta-igazgatóság része volt,³⁹ sőt az igazgatói tisztet az 1840-es évek közepén és a forradalom alatt az első szentiváni német telepecscsalád egyik leszármazottja, Biringer Mátyás viselte.⁴⁰

Nátly József 1817-ben, 16 évesen a posta szolgálatába lépett.⁴¹ Szeged után Budán⁴² és Varasdon,⁴³ majd Sopronban tevékenykedett postatisztként. Sopronban vármegyei táblabíróvá is megválasztották.⁴⁴ Az 1840-es évek közepén a Temesi Postakerületben működik, ellenőri beosztásban.⁴⁵ Az ellenőrök jövedelme évi 400 forint, a postatisztké évi 250-300 forint körül⁴⁶ mozgott. Ehhez adódtak különböző mellékjövedelmek (akár 1000 forint), egészen az 1842-es egységes tarifarendelethez.⁴⁷

A postamesterek állandó fizetést kaptak, emellett az állomáshelyük szerinti kincstári, városi, községi szervek földbirtokot juttattak nekik haszonélvezetre. Hivatalnoki állásukat és

tekintélyüket kifejezendő, külön egyenruhát viseltek.⁴⁸ A postatiszti állás tehát nyugodt megélhetést, bizonyos társadalmi tekintélyt és öregkori állami kegydíjat biztosított viselőjének. Itt szeretnénk tisztázni, hogy Nátly József a posta tisztikarához tartozott, a szűkebb értelemben vett vezetéshez. A postakerületekben a tiszteken kívül természetesen rengeteg vidéki postamester, járulnok, levélhordó, postakocsis dolgozott, akiknek társadalmi szerepe és lehetősége jóval kisebb volt.

2. A postaügy 1848–49-ben

Az 1848 áprilisában létrejött első felelős magyar kormány rendeletileg a Klauzál Gábor által vezetett Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi Minisztérium hatáskörébe rendelte a postát.⁴⁹ Itt külön osztályt szerveztek a postaügyek intézésére, vezetője Ambrus Mihály lett.⁵⁰ Ezen intézkedés kifejezi, hogy a független kormány felismerte szükségességét, és tervezte létrehozását egy önálló, állami, központilag irányított rendőri- és postahálózatnak. Ez csak 1920-ban valósult meg.⁵¹ Klauzál 1848. április 26-i rendeletében kijelentette, hogy minden postaügy az ő minisztériumához tartozik, és a postai jövedelmeket a budai főfizető-hivatalhoz kell továbbítani.⁵²

Nátly József 1848-ban otthagya császári állását, és a magyar kormány szolgálatába lépett,⁵³ amely a temesvári és eszéki postakerületek igazgatásával bízta meg. Ebben az időben kapta meg a posta-főigazgatói címet. Ezt a rangot minden postatiszt megkapta, aki bizonyos ideig a posta szolgálatában állt. 1848 novemberében jött létre a Szegedi Postakerület, amelynek először ideiglenesen, majd véglegesen (Vukovics Sebő javaslatára) Nátly József lett a főigazgatója. A Szegedi Postaigazgatóság látta el a hadihelyzet miatt elszakadt, akadozó működésű Varasdi és Temesvári Postigazgatóság⁵⁴ feladatkörét.

A kormány lemondása után a postaügyeket a Madarász László (OHB-tag) által szervezett és vezetett⁵⁵ Országos Rendőri- és Postaosztálynak vetették alá. (1848 decembere és 1849 áprilisa között.)⁵⁶ A posta nemzeti jellegűvé tétele is célként szerepelt az új közigazgatási rendszerben. Új, magyar nyelvű okmányokat adtak ki, a postaszemélyzetet feleskették az alkotmányra.⁵⁷ E törekvés külsőségeiben is megnyilvánult,⁵⁸ keretében kísérlet történt magyar nyelvű bélyegek bevezetésére.⁵⁹ Az osztrák postától való elszakadás jegyében 1848. június 1-jén leszállították a postai viteldíjakat: a féllatos levél tarifája tíz mérföldig Ausztriában három, Magyarországon csak két krajcár volt.⁶⁰ Madarász 1849. április 19-én lemondott,⁶¹ a postaügyeket közvetlenül a kormányzó hatáskörébe rendelve, aki vezetésükkel Kovanchich Kandidot bízta meg.⁶²

Nátly József 1849 júliusában a szabadságharc utolsó heteiben, a kormány szegedi tartózkodása alatt országos főposta-igazgató lett⁶³, az első független magyar postaszervezet vezetője. Kinevezésének körülményeit illetően feltételezzük, hogy a Szegedi Postaigazgatóság volt az ország egyetlen szervezett és működő postahálózata, így csak az volt képes biztosítani a kormány levelezésének zavartalanságát. Mint említettük, Szegeden postaigazgatóság a temesvári és a varasdi postakerületek összevonásával jött létre. Lehetséges, hogy Nátly József Gyula állítása, miszerint apja az eszéki és temesvári postaigazgató volt, téves. Valószínűbb, hogy a varasdi és temesvári kerületek vezetését látta el, Szeged székhellyel. A kérdés további kutatást igényel.

A posta a szabadságharc alatt egyfajta hadipostaként⁶⁴ működött: ellenőrizte a levélforgalmat, terjesztette a kormánylapot,⁶⁵ közvetítette a kormányrendeleteket – így fontos építőeleme volt a szabadságharc közigazgatásának.

3. Epilógus

Nátly József a szabadságharc bukása után rövid törökországi emigrációra kényszerült.⁶⁶ Valószínűleg a kormánytisztviselők között távozott az országból – nem kizárt, hogy a Kossuth-féle hullámmal. Hazatérve, 1858 és 1868 között⁶⁷ újszentiváni községi jegyző lett.⁶⁸ Látása elvesztése után háromszáz forintos kegydíjat kapott az államtól. 1871. augusztus 5-én halt meg Újszentivánon.⁶⁹

A németnek született, de magyarrá vált Nátly József emléke előtt tisztelgett a Nemzetközi Magyar Filológiai Társaság által szervezett III. Hungarológiai Kongresszus (1991. augusztus 12–16., Szeged), amely 1991. augusztus 13-án délután kihelyezett ülést tartott Újszentivánon. Erről a rendezvényről, Nátly élettörténetének rövid ismertetésével, Vecsernyés János cikke számolt be a *Honismeretben* (1992).⁷⁰ Nátly József földi maradványai az újszentiváni temetőben nyugszanak, emléket a polgármesteri hivatal falán elhelyezett márványtábla őrzi.

Jegyzetek

Köszönettel tartozom dolgozatom elkészítéséhez szükséges anyaggyűjtésben való segítségükért Rákóczi Margit muzcológusnak és Vecsernyés János levéltári kutatónak.

- ² E cím megegyezik Péter László 1991. május 11-én, a Délmagyarországban megjelent cikkének címével.
- ³ A rövid és vázlatos biográfia a Magyar Nyelvben olvasható Putnoky Imre méltatása előtt. Vö. PUTNOKY IMRE: Nátly József. *Magyar Nyelv*, 1915. [A továbbiakban: Putnoky.] 20.
- ⁴ GRÄBELDINGER, ANTON: *Heimatsbuch Újszentiván*. Bad Reichenhall, 1981. [Kézirat.] [A továbbiakban: Gräbeldinger.] 34.
- ⁵ Uo.
- ⁶ „József, aki Újszentivánon lakott 1847. május 25-én nyert nemesi bizonyáglevelet Hont vármegyévtől, melyet 1847. szeptember 22-én hirdettek ki Temes vármegyében. I. József fia, II. József temesvári főpostaellenőr, 1848–49-ben országos posta-főigazgató. III. József posta- és távirda-főfelügyelő, Újszentivánon birtokos és Géza szintén. József Szegeden nagyiparos. Czímer: kékesen, zöld alapon aranymarkolatú, egyenes kardot fogó kétfarkú oroszlán. Sisakdísz: jobbról veressel és czüsttel, balról arannyal és kékkel vágott nyílt szárny között kinövő paizsbéli oroszlán. Takarók: kékarany-veresezüst”. BOROVSKY SAMU: *Torontál vármegye*. Budapest, é. n. [1911]. [A továbbiakban: Borovszky.] 548.
- ⁷ MIKLÓS PÉTER: „Kedves hazámnak fiúi szeretettel”. Egy délvidéki kisnemes a 19. századból: Nátly József. *Szeged*, 1999/7. [A továbbiakban: Miklós.] 40–41.
- ⁸ PÉTER LÁSZLÓ: Nátly József. In: *Mindörökké Szeged*. Budapest, 1997 [A továbbiakban: Péter 1997.] 196.
- ⁹ PÉTER LÁSZLÓ: Az újszentiváni Nátlyak. *Délmagyarország*, 1991. május 11. 7.
- ¹⁰ Putnoky 20.
- ¹¹ A piarista rend 18–19. századi szegedi működéséről lásd bővebben: KRISTÓ GYULA (főszerk.): *Szeged története*. 2. köt.. Szeged, 1985 [A továbbiakban: SZT 2.] 616–627., valamint APRÓ FERENC (szerk.): *Piaristák Szegeden. 1721–1996*. Szeged, 1996. 1–125.
- ¹² Vö. PAP JÁNOS: *A piaristák Szegeden (1720–1886)*. Szeged, 1886. 178–198.
- ¹³ Vö. SZERB ANTAL: *Magyar irodalomtörténet*. Budapest, 1991. 187–276.

- ¹⁴ PÉTER LÁSZLÓ: Piarista seregszámla. *Szeged*, 1996/7. 4–9.
- ¹⁵ *Szöregi római katolikus plébánia anyakönyvei*. Halálózási: 72/1869.
- ¹⁶ VÖ. BÁLINT SÁNDOR: *A szöregi nemzet*. I. Szeged, 1976. [A továbbiakban: Bálint.] 13., 33. j.
- ¹⁷ VÖ. NÁTLY JÓZSEF versei: A sűgás, Gondolat. In: *Sokféle*. 1833. januárius 22-én. 7. sz. Béts, 1833.
- ¹⁸ SZINNYEI JÓZSEF: *Magyar írók élete és munkái*. 9. köt. Budapest, 1903. [A továbbiakban: Szinnyi.] 826.
- ¹⁹ VECSEBNYÉS JÁNOS: A magyarrá válás csodálatos példája (Nátly József 1801–1871). *Csongrád Megyei Honismereti Híradó*, 1991. 16.
- ²⁰ Putnok 20.
- ²¹ PÉTER LÁSZLÓ: A Maróthyak. In *A szerette város*. Budapest, 1986. 164.
- ²² Bálint 14., 35. jegyzet.
- ²³ REIZNER JÁNOS: *A régi Szeged*. 1. köt. Szeged, 1884. [A továbbiakban: Reizner.] 134.
- ²⁴ Szinnyi 826.
- ²⁵ NÁTLY JÓZSEF: *Némely vélekedések a' magyarnyelv ügyében*. Szeged, 1825. [A továbbiakban: Nátly.] 1–44.
- ²⁶ Az első Szeged környéki tájszógyűjtemény. Szavait és magyarázatait Bálint Sándor is felhasználta híres Szöregi szótárában.
- ²⁷ Nátly: i. m. 19–20.
- ²⁸ A magyar nemzeti nyelv és kultúra tisztelete és ápolása kapcsán érdemes megjegyezni, hogy Nátly József személyes kapcsolatban volt a Szeged Széchenyijének nevezett Vedres Istvánnal (1786–1830). Közösen béreltek földet Szentivánon az 1820-as években. VÖ. MIKLÓS PÉTER: Szeged Széchenyije és a nemzeti lélek. Vedres István művelődéspolitikai nézeteiről. *Szeged*, 2000/10. 42–43.
- ²⁹ Nátly: i. m. 20–23.
- ³⁰ Péter 1997. 200.
- ³¹ Nátly József gyermekeire vonatkozó adatok a szöregi római katolikus plébánia anyakönyveiben. Keresztelési: 88/1859; 18/1863. Halálózási: 307/1866; 72/ 1869; 54/ 1927. Újszentiván 1937-ig a szöregi egyházközség filiája volt, így az anyakönyvezés is Szöregen folyt.
- ³² VÖ. Borovszky 548.
- ³³ VÖ. 30. jegyzet.
- ³⁴ Osztróvszky Józsefről bővebben: RUSZOLY JÓZSEF: Osztróvszky József. 1818–1899. In OZSTÓVSZKY JÓZSEF: *Reform, forradalom, kiegyezés*. Összegyűjtött írások és beszédek. Szeged, 1993. [A továbbiakban: Ruszoly.] 211–261.
- ³⁵ Ruszoly 214–216., valamint HABERMANN GUSZTÁV: *Személyi adattár a szegedi polgár-családok történetéhez*. Tanulmányok Csongrád megye történetéből XIX. Szeged, 1992. 206–207.
- ³⁶ Vecsernyés János szíves közlése.
- ³⁷ Péter László dolgozatában olvashatjuk, hogy Osztróvszky Anna és második férje sírja az újszentiváni temetőben található, Nátly Józseféval szemben. Ez azonban nem igaz.
- ³⁸ A posta vezetősége 1816-ban: 7 igazgató prefektus, 11 ellenőr, 25 postatiszt. Lásd bővebben: HENNYEY VILMOS: *A magyar posta története*. Budapest, 1926. [A továbbiakban: Henyney.] 148.
- ³⁹ Az 1802-es postatérkép alapján. Megtekinthető az Országos Postamúzeum archívumában.

- ⁴⁰ Biringer Mátyás Náty József nagybátyja, valószínűleg segített unokaöccse postatiszti elhelyezkedésében. Vö. *Calendarium 1836*. Buda, 1836. 317.
- ⁴¹ Putnoky 20.
- ⁴² *Calendarium 1837*. Buda, 1837. 342.
- ⁴³ *Calendarium 1838*. Buda, 1838. 359.
- ⁴⁴ Miklós 41.
- ⁴⁵ *Magyarország tiszti névtára 1846*. Buda, 343. *Magyarország tiszti névtára 1847*. Buda, 356.
- ⁴⁶ Hennyey 147–150.
- ⁴⁷ Uo.
- ⁴⁸ Öltözetüket skarlátvörös posztókabát, fekete aranyhímzéses gallér, fehér mellény és nadrág, valamint aransarkantyús csizma képezte. Kiegészítve háromszögletű fekete kalappal és egy – az uralkodó monogramjával ellátott – görbe karddal. Vö. Hennyey 149.
- ⁴⁹ RÁKÓCZI MARGIT: A postaügy 1848–49-ben. *Postamagazin*, 1998/3. [A továbbiakban: Rákóczi.] 4–5.
- ⁵⁰ Uo.
- ⁵¹ FÁBIÁNNÉ KISS ERZSÉBET: Az országos rendőrség ügye 1848–49-ben. *Levéltári Közlemények* XLV. [A továbbiakban: F. Kiss.] 207.
- ⁵² HENCZ LAJOS: *A magyar posta története és érdemes munkásai*. Budapest, 1937. [A továbbiakban: Hencz.] 112.
- ⁵³ Putnoky 20.
- ⁵⁴ *Közlöny*, 174. sz. Budapest, 1848. december 1.
- ⁵⁵ KAMONDY MIKLÓS: *Észak-Magyarország hírközlésének története*. Miskolc, 1985. [A továbbiakban: Kamondy.] 58.
- ⁵⁶ F. Kiss 200–202.
- ⁵⁷ Vö. Kamondy 57–58.
- ⁵⁸ Például a postakocsisoknak nemzeti színű szalagon kellett viselniük kürtjüket. Lásd bővebben: VAJDA ENDRE: *A posta története*. Budapest, 1967. 317.
- ⁵⁹ Than Mór 1848 júliusában készített is bélyegtervezeteket, ám ezek a kormány Debrecenbe költözése miatt nem készültek el. Vö. Hencz 114. és Kamondy 56.
- ⁶⁰ Hencz 113.
- ⁶¹ Rákóczi 5.
- ⁶² F. Kiss 203.
- ⁶³ Putnoky 20.
- ⁶⁴ Vö. *Közlöny*, 102. sz. 1848. szeptember 19.
- ⁶⁵ Vö. *Közlöny*, 152. sz. 1848. november 9.
- ⁶⁶ Ezt alátámasztja, hogy 1849-ben született fiának születési anyakönyvi bejegyzése Szőregen nem található meg.
- ⁶⁷ Miklós 41.
- ⁶⁸ Újszentiváni jegyzői tevékenységéről nem maradt fenn forrásunk, mert Újszentiván község első iratai csak az 1880-as évekből valók a Csongrád Megyei Levéltárban.
- ⁶⁹ *Szőregi római katolikus plébánia anyakönyvei*. Halálozási: 106/1871.
- ⁷⁰ VECSENYÉS JÁNOS: Náty Józsefre emlékeztek Újszentivánon. *Honismeret*, 1992/2. 111.

Veszprém

Hajdani vármegyéink

Ezen lapszámunkban egykori és mai vármegyéinket bemutató rovatunk legújabb részében Magyarország egyik legrégebbi vármegyéjébe, a Dunántúl közepén fekvő Veszprém vármegyébe látogatunk el.

A megye területe 4166 km² volt, amelyet északról Sopron, Győr és Komárom, keletről Fejér és Tolna, délről Somogy és Zala, nyugatról Vas vármegye határoltak. A vármegyét a közepén északkelet-délnyugati irányban a Bakony szeli ketté. A hegység bükkösei északnyugatra a Marcalig a Kisalföld rónaságait, míg délre a Somló bazaltkúpját s híres borát találják.

Legmagasabb pontja a Kőris-hegy (713 méter).

Folyóvizekben más megyék gazdagabban, itt csak a Bakony számtalan forrását és patakját tudjuk megemlíteni. Régen a Balatonból is éppen csak egy kis darab tartozott a vármegyéhez. Éghajlata mérsékelt és csapadékban gazdag, előfordulnak elég szélsőséges hőmérsékletek is, ami persze a kontinentális éghajlaton nem ritka (Bakonybélben mértek már +36,6 C° és -28,5C°-ot is.)

Magáról Veszprém megyéről szólva elsőként vegyük szemügyre gazdaságát. Meg kell említeni a bányászatát: gazdag mészkő- és barnaszéntelepek találhatók Ajka és Szapár környékén. A vármegye talaja növénytermesztésre alkalmas, ám amint domborzati térképére pillantunk, rögtön láthatjuk, hogy elsődleges terménye a szőlő és a bor. Noha a múlt század filoxerajárványát követően a korábbi 50 százalékra esett vissza a

bortermelő terület nagysága, így is 4223 hektáron foglalkoztak bortermeléssel.

Ha a lakosságot vizsgáljuk, akkor azt tapasztaljuk, hogy 1870-hez képest (201 431) alig emelkedett az itt élők száma 1891-re (215 280).

Ekkor a nemzetiségi megoszlása szerint az itt élők 82 százaléka magyar, 17%-a német, 1971-en pedig tót származásúak. Felekezetüket tekintve 63% római katolikus, 31% református, 6% pedig zsidó. Foglalkozásukat nézve a lakosság döntő többsége a földből élt meg, ha nem mezőgazdasági munkásként, akkor bányásként.

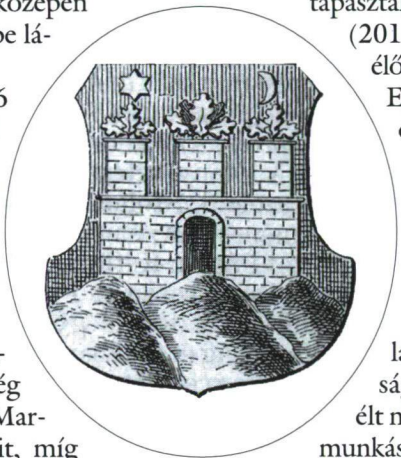
Közigazgatásilag a vármegye 1891-ben 5 járásra és 2 rendezett tanácsú városra oszlott. A tanköteles gyerekek közül 6,4% nem járt iskolába, a 6 éven felüli lakosság 21%-a volt analfabéta, amely adatok nagyjából az országos átlagot tükrözik.

A vármegye története

A jelentősebb események a vármegye történetében a morvakkal s annak vezérükkel, Szvatoplukkal kezdődnek. A honfoglalást megelőzően ugyanis a morva fejedelem vára volt Veszprém, amelyet Öcsöb és Ós vezérek foglalták el.

A kereszténység viszonylag hamar "betört" erre a területre, ezt mi sem bizonyítja jobban a görögkeleti apácák zárdájának romjainál. S hogy az uralkodó vallásról se legyen kétsége senkinek, arra szolgál a veszprémi püspökség alapítása, 1009-ben Koppány legyőzése.

Miután államalapító királyunk a püspök-



ség hatályát Somogy, Zala, Fejér és Pilis (sőt, Buda várára is!) kiterjesztette, a város körüli falvak tizedét a káptalannak adományozta. Nagyjából ebben az időben épült Gizella adományaiból a székesegyház is, amit aztán a királynő a végső nyughelyéül választott. Ekkortól bírják a veszprémi püspökök azt a kiváltságot, hogy ők koronázzák meg a mindenkori magyar királynékat és egyben ők azok kancellárjai. Valószínűleg a XI. század végén szervezték a bakonyi örökös erdőispánságot, amely még 1450-ben is fennállott, amikor a Bakony-hegység nagy részével együtt már a hatalmas Gara családé volt.

A török másfél évszázados uralma alatt a Bakony és a Balaton vidékén lévő települések többsége elpusztult. A környék lakói közül sokat rabságba hurcoltak, mások pedig a folytonos harcok és zaklatások miatt elbujdostak, elmenekültek. A Balaton vize és a Bakony hegysége a török elleni harc természetes védvonalát jelentették, várai pedig Horvátország meg nem szállott részéből induló és Győr, Komárom, Eger, Tokod, Ónod irányába nyúló végvári erődrendszernek voltak jelentős láncszemei. Pápa, Sümeg, Veszprém és Várpalota a török elleni harc nevezetes helyei. A török többször is elfoglalta ezeket a végvárat – ilyenkor teljesen szabad út nyílt előtte Győr és Bécs felé –, de hosszan megtartani azokat soha nem tudta. Thury György, Huszár Péter, Gyulaffy László, Török Ferenc, Pisky István és a többi híres Veszprém megyei várkapitány e küzdelem történetének dicső fejezeteit írták. Várpalota, Pápa, Veszprém, Sümeg, Tihany és a végvárok sok neves és névtelen hősének köszönhető, hogy a török soha nem tudta elfoglalni Keszthely, Zalavár, Szigliget, Csobánc és Tihany várait.

A Rákóczi-szabadságharcban a balatoni és a bakonyi végvárok ismét jelentős szerepet játszottak. Veszprém megye már a harc megindulásakor fontos központja volt a dunán-

túli kuruc mozgalomnak. Zaria György, a veszprémi vár alhadnagya 1704-ben, a kuruc felkelés elején Rákóczi ezredkapitánya, később pedig a dunántúli sereg egyik főtisztje volt. Valószínűleg az ő huszárai mozgósították Rákóczi oldalán a Dunántúl elnyomott népét.

A Bakony erdőrengetegei jó menedéket nyújtottak a kuruc mozgalomnak, az eléggé rossz állapotban lévő, de még használható várak pedig támaszpontjai voltak a fejedelm seregeinek. Különösen fontos stratégiai szerepe volt a Bakony szélén fekvő Pápa várának, amely többször is főhadiszállásul szolgált Vak Bottyánnak és kiváló alvezéreinek, Béri Balogh Ádámnak és Domokos Ferencnek. A szabadságharc veresége, a szatmári béke után III. Károly leromboltatta a sok küzdelmet megért dunántúli erődítményeket.

A reformkor haladó nemzeti mozgalmait befogadásra és követőkre találtak az országnak ezen a részén is. Tapolcán született a forradalmár költő, Batsányi János. Itt élt Kisfaludy Sándor, akit a nemzet nyelvéért és a magyar színjátszásért folytatott küzdelme állított a haladás oldalára. Itt született és Veszprémben nyomtatódott a „Mondolat”, a nyelvújítás körüli viták egyik legjelentősebb dokumentuma. Pápa városa, az egyházi reformáció dunántúli központja, már korábban is a haladó nemzeti gondolat egyik ápolója volt. Veszprém megye első nyomtatásban megjelent könyvét 1577-ben Pápán nyomtatta Huszár Dávid protestáns lelképásztor. A nevezetes pápai kollégium falai közé már a Wesselényi-féle szervezkedés szálai is elvezettek, s a kollégium igazgatóját, Kocsi Gergő Bálintot, valamint Séllyei István lelkészt az összeesküvésben való részvétel miatt gályarabságra ítélték. Itt tanult az 1840-es években Petőfi Sándor és Jókai Mór. Balatonfüreden gyűltek össze a magyarság haladó gondolkodású vezéralakjai a reformkorban.

CSONKARÉTI KÁROLY

Hadak útján

A császári-királyi haditengerészet 1786–1867 között

Az állandó császári-királyi haditengerészet létrehozása

1780-ban Kaunitz herceg, kancellár felterjesztéssel fordult az uralkodóhoz, amelyben a következőképpen indokolta a felállítandó hadiflotta rendeltetését: „Az osztrák tengeri kereskedelmi hajózás léte örökké ingadozó, bizonytalan. A külföld minden barátságtalan politikai megmozdulása halálos csapást mérhet az osztrák kereskedelemre. A kínosan, küzdelmesen megszerzett új piacokat minden pillanatban az a veszély fenyegeti, hogy elvesznek. Csak egy erős hadiflotta képes arra, hogy ezt a fenyegető csapást megelőzze, vagy legalább mérsékelje. Ismét és ismét neki kell rugaszkodni a haditengerészet megalapításának annak ellenére, hogy az eddigi próbálkozásaink balul végződtek. Mert miért is hordták az eddigi kísérletezések magukban a sikertelenség csíráit? Azért, mert sem a hadiflotta célját, sem alapját képező rendeltetését nem értették meg...” Kaunitz egyúttal javasolta 19 hadihajó szolgálatba állítását.

II. József megszívlelte Kaunitz tanácsát, és első lépésként 1786-ban Triesztbe irányította a Habsburg Németalföldön épített Le Juste és Le Ferne nevű, 20-20 ágyús kuttereket, azzal az utasítással, hogy a hajók legénységét a magyar-horvát tengeremellen állomásozó századokból, a tiszteket pedig Zenggből és Fiuméből kellett toborozni. 1786. március 20-án az uralkodó kiadta „lobogóparancsát” is. Ebben elrendelte, hogy minden II. József birodalmának fennhatósága alatt futó hadihajó, valamint minden hadikikötő a lobogóparancsban leírt új, piros-fehér-piros lobogót köteles viselni. Az 1786. október 4-én Triesztbe

érkező, s ott horgonyt vető kutterek voltak az első, amelyek ezt az 1787-ben bevezetett új lobogót felvonták. Ezzel megszületett az a császári királyi – 1889-től császári és királyi – haditengerészet, amelynek lobogója 1918 őszéig ott lengett hajóinak árbocain. (Csak zárójelben: 1804. július 31-től 1869-ig a kereskedelmi hajók is ugyanezt a lobogót viselték.) A lobogó középső, fehér sávján piros-fehér-piros csíkozású, arannyal szegett, gyöngyökkel keretezett hercegi koronával fedett pajzs foglalt helyet. A gyöngyök számát az eredeti 34-ről – az örökös tartományok számához igazítva – idővel 18-ra csökkentették. A piros-fehér-piros színék eredete Ausztria hercegeinek, Babenberg V. Lipótnak a nevéhez fűződik.

A szakirodalom 1786-ot tekinti az állandó cs. kir. Haditengerészet megalakulási évének, amelyet – miután a felállítandó flotta központjául II. József Triesztet jelölt ki – 1. trieszti tengerészetnek nevez, s amelynek időszaka 1786-tól 1798-ig terjedt.

A flotta fejlesztésére azonban már nem került sor az ún. napóleoni háborúk miatt, amikor a forgandó háborús szerencse következtében a cs. kir. Hajóhad sorsa is a birodaloméhoz kötődött.

Az történt, hogy amikor az első koalíciós háborúnak véget vetett az 1797. október 17-én megkötött campoformioi béke, az Belgiumért és Lombardiáért Velencét adta cserébe I. Ferencnek. A békeszerződés értelmében kivonuló franciák helyébe tehát 1798. január 18-án a császári királyi csapatok vonultak be Velencébe, s így az 1. trieszti tengerészetnek szinte az ölébe hullott az ősi ellenfél, Velence teljes hajóállománya, hajóépítő és javító műhelyei, a hajóhad egész személyi állománya egy tengernagy-

gyal, akit a cs. kir. haditengerészet át is vett. Egycsapásra megoldódott a Habsburg Birodalom haditengerészetének kérdése, mely így adriai nagyhatalommá vált. A haditengerészet központját Triesztból Velencébe tették át, s ezért az 1798–1806 közötti időszakot nevezi a szakirodalom 1. velencei tengerészetnek.

A harmadik koalíciós háborút lezáró pozsonyi békében, amelyet 1805. december 26-án kötöttek, I. Ferencnek át kellett adnia Velencét, az Isztriai-félszigetet és Dalmáciát az akkor létesített Olaszországnak. Velencéből 1806. január 19-én vonult ki a cs. kir. haditengerészet. Ezután a központ ismét Trieszt lett, s a következő, 1806–1809 közötti időszakot nevezzük a 2. trieszti tengerészet idejének. Hajóállománya ekkor mindössze huszonhét kis vitorlásból állt.

A negyedik koalíciós háborút lezáró, 1809. október 14-ei bécsi (schönbrunni) béke a maradék tengerparttól is megfosztotta I. Ferencet. A 2. trieszti tengerészet hajóit elárverezték. A birodalom 1813. augusztusáig el volt zárva az Adriától, amelynek mindkét partját franciák szállták meg.

1813. augusztus 12-én Franciaország elleni hadüzenettel újabb háború indult. Nugent cs. kir. tábornok a Szávánál támadott, s augusztus 26-án Porto-Rénél elérte a tengert, ahol brit hadihajók támogatásával visszafoglalta Fiumét s a többi várost, október 29-én pedig Trieszt is kapitulált. 1814. április 25-én du Perés francia ellentengernagy átadta a velencei–olasz hajóhadat mindenestől, de l'Espine cs. kir. sorhajókapitánynak. Az 1815 júniusáig tanácskozó Bécsi Kongresszus visszaadta I. Ferencnek elvesztett területeit, többek között Velencét is, ahova visszahelyezték a haditengerészet központi támaszpontját, s így jött létre a hajók és anyagok 1814. április 25-ei átvételétől számítva a 2. velencei tengerészetnek nevezett időszak, amely gyakorlatilag az

1848–1849-es szabadságharcokig, hivatalosan 1850-ig tartott.

Az 1814. évi átvételkor négy sorhajó, két fregatt, két korvett és több kisebb hajó került a cs. kir. haditengerészet állományába. 1817 januárjában a hajóállomány három fregattból, nyolc briggből, valamint 33 ágyúnaszádból és ágyús dereglyéből állt, a tengerészet összlétszáma pedig 3013 fő volt, akik közül hajósszolgálatot 1370-en láttak el.

1820-ban Nápolyban forradalom tört ki. A leverésére Itáliában előrenyomuló cs. kir. hadsereget a haditengerészet is támogatta, s horgonyt vetett Nápoly kikötőjében két fregatt, három brigg és két golett. A cs. kir. flottának ez volt az első jelentősebb szereplése. Még ugyanebben az esztendőben görög vizekre vitorlázott egy cs. kir. hajóraj, hogy biztosítsa a kereskedelmi hajózást. 1822-ben a forradalmi helyzet következtében elszaporodó kalózok ellen újabb egységeket vezényeltek a levantei vizekre, ahol számtalan összecsapásra került sor. 1820-tól a Velence és Korfu közötti postaszolgálatot is a cs. kir. haditengerészet látta el.

A cs. kir. haditengerészet gyakran vett részt a Földközi-tengeren nemzetközi kötelezettségek teljesítésében, másrészt a Habsburg Birodalom és az Estei-ház uralmának biztosításában, hiszen a birodalom lobogóját a XIX. század első felében közel 600 nagy és 5000 kicsi kereskedelmi hajó viselte. A haditengerészetnek 1835-ben 52 különböző hadihajója volt.

A cs. kir. haditengerészet 1840-ben vett részt az első nemzetközi flottatüntetésen. Az Alexandria előtt egyesült hajórajokban a cs. kir. divíziót két fregatt, két korvett, két brigg, egy golett és egy lapátkerekes gőzhajó képviselte. Az volt a cél, hogy Egyiptom kormányzóját, aki fellázadt a török szultán ellen, elvágják a tengertől. Szeptemberben Bejrútot vették blokád alá, de a békésnek

induló flottatüntetés tüzérségi párbajjá, majd véres háborúvá fejlődött. Szeptember 26-án a cs. kir. hajóraj Frigyes főherceg, hajókapitány parancsnoksága alatt Saida (Szidon) kikötőjébe nyomult. Az egyiptomiakat tüzérségi tűzzel visszaszorították a partról, majd cs. kir. és brit tengerészgyalogság szállt partra. Elkeseredett utcai harcokban – a főherceg vezetésével – bevették Saida erődjét. Stopford brit admirális szerint – aki a nemzetközi flottatüntetés parancsnoka volt – Frigyes főherceg ugyanolyan kitűnő tisz, mint amilyen képzett tengerész; magatartása lelkesítőleg hatott saját embereinkre is. Néhány hét alatt a tengerészek bevették Bejrútot, Tripolit, majd St. Jean d'Acre erődjét, amelynek citadelláját Frigyes főherceg 114 tengerésze élén rohammal vett be. Az egyiptomi kormányzó (alkirály) ezután elismerte a török szultán fennhatóságát, és Szíriát visszaadta Törökországnak.

Frigyes főherceg hősiességéért megkapta a Mária Terézia Rend lovagkeresztjét. Ő volt az első tengerésztiszt, akit ezzel kitüntettek. 1844-ben kinevezte az uralkodó a haditengerészet főparancsnokává. A flotta a hadsereggel egyenrangúvá vált.

A haditengerészet a velencei forradalom alatt. A blokád

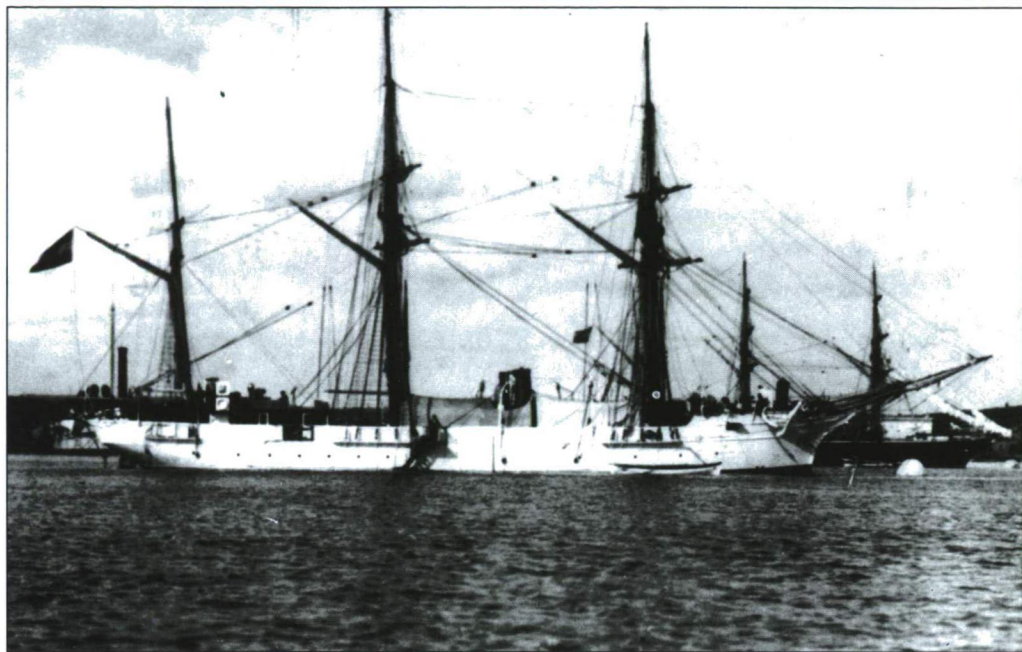
A bécsi forradalom hírére 1848. március 17-én Velencében is megkezdődött az olaszok harca a Habsburg uralom ellen. Március 22-én a fegyverraktár zendülést szervezett. Vakmerő csellel elfoglalták az Arzenált, megölték annak parancsnokát, von Marinovich hajókapitányt, megsebesítették a tengerészgyalogság parancsnokát, Buday őrnagyot, és elfogták a haditengerészet parancsnokát – ez a 2. velencei tengerészet időszaka, amikor Velencében volt a parancsnokság –, von Martini altengernagyot, és kikiáltották a független Velencei Köztársaságot. A velencei erőd cs. kir. parancsnoka, gróf Zichy

Ferenc tábornagy tárgyalni kezdett a felkelőkkel. Ennek eredményeként a Habsburg-házhoz hű tengerészek elhagyták a várost. Viszont ottmaradt egy fregatt, négy korvett, hat brigg, három golett, egy gőzös, több tucat ágyús dereglye és vitorlás, valamint a 71 hajóból álló „Laguna-flottilla”, vagyis az összesen 159 egységből álló cs. kir. hajóhadból 113. később még három hajó vitorlázott át a dalmát partról Velencébe.

A Habsburgok hűségén maradt három fregatt, 2 korvett, 4 brigg – hogy csak a nagyobbakat említsük –, ezeket gróf Gyulay Ferenc tábornagy, Trieszt katonai parancsnoka saját rendelkezése alá vonta. Ezután a hajóraj Kudriaffsky hajókapitány parancsnoksága alatt kifutott, és körülfárta Velencét. A blokád azonban az egyesült szárd-nápolyi hajóhad megjelenésekor föl kellett adni, s majd csak gróf Radetzky tábornagy custozzai győzelme után (július 25.) folytathatták Velence blokádját (szeptember 15.), amely kisebb megszakításokkal 1849. augusztus 28-ig, Velence kapitulációjáig (aug. 22.) tartott.

1849. április 4-én a dán Birch von Dahlerup ellentengernagy vette át a flotta fölötti parancsnokságot Gyulay tábornagytól. Rövid időn belül belátta, hogy nincs értelme visszahelyezni a haditengerészet központját Velencébe, ahol állandó veszedelemnek van kitéve az olasz nacionalizmus miatt. Ezért Triesztet kikötőadmiralitási rangra emelte, s oda helyezte vissza a flottaparancsnokságot, amely Velence visszaszerzése után is Triesztben maradt. Ugyanekkor még Velencében maradtak a hajóépítő és -javító műhelyek, az Arzenál és egy támaszpont. Ezzel 1849-ben véget ért a 2. velencei tengerészet időszaka.

A haditengerészet eddigi két központja, Velence és Trieszt olasz volt. Márpedig a tengerészek zöme és a tisztikar csaknem teljes egészében ugyancsak olasz volt. Találónan jegyezte meg gróf Zichy Ferenc tábor-



A VITORLÁVAL ÉS GŐZGÉPPEL EGYRÁNT FELSZERELT CSAVAROS ÁGYÚNASZÁD JELLEGZETES PÉLDÁJA AZ ALBATROSZ. 1872-74 KÖZÖTT ÉPÜLT PÓLÁBAN. TÖBBSZÖR JÁRT MISSZIÓ ÚTON KELET-ÁZSIÁBAN, DÉL-AMERIKÁBAN, AFRIKÁBAN ÉS AUSZTRÁLIÁBAN. 1902-BEN ISKOLAHAJÓ. A VILÁGHÁBORÚBAN LAKÓHAJÓ VOLT. OLASZORSZÁGNAK ÍTÉLTÉK, AHOL LŐSZERTÁROLÓ HAJÓKÉNT SZOLGÁLT

szernagy, a velencei erőd parancsnoka: „két-ségtelen, hogy van haditengerészetünk, csak-hogy van egy bökkenő, mégpedig az, hogy ez a haditengerészet olasz.”

Ám a negyvenes évekig ebből semmiféle baj nem származott. Ennek ellenére ezt a visszás helyzetet, ti. hogy a flotta személyi állománya és szolgálati nyelve olasz, időnként értékelték, s igyekeztek ezen változtatni. Például az olasz túlsúly kiegyenlítésére a dalmát és a magyar-horvát tengerpartról igyekeztek legénységet toborozni, sovány eredménnyel. 1824-ben pedig felhívták a hadsereg tisztikarát, hogy jelentkezzenek a tengerészethez. Az eredmény itt sem volt kielégítő. Osztrákot legfeljebb a tisztviselők, mérnökök között lehetett találni, a hajószolgálatban alig. A legmagasabb parancsnokok is az olaszok közül kerültek ki, s a húszas

években megjelentek a magyarok, akik közül sokan nyertek magasabb beosztást.

A cs. kir. haditengerészet újjászervezése, új központ: Póla

A szabadságharcok alaposan megtépázták a Habsburg Birodalmat. Bár Radetzky győzött Itáliában, a következtetést le kellett vonni: korszerűsíteni kellett a birodalom fegyveres erejét. És mivel a politikailag ingoványos talajú Velence nem látszott már az Udvar szempontjából megbízhatónak, a cs. kir. Hadügyminisztérium a haditengerészet főparancsnokságát Pólába helyezte át. A központ új helye azzal kecsegtetett, hogy a még megmaradt velencei legénységet kivonhatják az olasz nemzeti befolyás alól. Ahogyan Cordon hadügyminiszter megfo-

galmazta: „a hadsereg mellett a haditengerészetnek a véderő másik karját kell képeznie”, hogy a partokat és a kereskedelmi hajózást megvéddhesse és biztosítsa az Adria feletti uralmat. Akkorára kell kiépíteni, hogy erősebb legyen, mint az itáliai államok hajóhadai együttvéve. Ezt a törekvést a következő hadügyminiszter, gróf Gyulay Ferenc is támogatta,

Az uralkodó az elképzelés megvalósítására jóváhagyott egy 16 évre szóló flottaépítési tervet, amelyet közben a rohamos technikai fejlődés hamar túlhaladta, és a program másként valósult meg.

1850-ben arra is határozat született, hogy Pólát kell kiépíteni a legnagyobb hadikikötővé. Ennek elkészültéig azonban még szükség volt a velencei arzenálra, a hajóépítő és -javító műhelyekre. Ezek rendbehozatalával sepsimartonosi Gyújtó Károly ellentengernagyot bízták meg, s kinevezték a velencei hadikikötő parancsnokává.

Hogy a haditengerészet a hadsereggel azonos súlyt kapjon, kellő vonzerőt jelentsen a katonai pályára készülő ifjak szemében, a flottához irányították az uralkodó öccsét, Ferdinánd Miksa főherceget.

A XIX. század a műszaki fejlődés nagy időszaka volt. Az új találmányok gyökeres változást hoztak a hajózásban is. A legjelentősebbek egyike, hogy az evezőt és a vitorlát felváltotta a gőzgép, amely kezdetben a hajók oldalára vagy farára épített lapátkerékpárt hajtott. Ezt váltotta fel a hajócsavar, amelyet 1829-ben mutatott be Triesztben Josef Rössell, cs. kir. haditengerészeti műszaki tisztviselő. Itthon azonban nem foglalkoztak a találmányával, s neve feledésbe merült. A világ a hajócsavar feltalálójaként az angol Francis P. Smithet tartja nyilván, aki 1839-ben mutatta be Archimedes nevű csavargőzösét.

1852-ben a franciák megjelentek az első vaslemezzel borított hajójukkal, majd 1858-ban az első páncélhajóval, az első forgatható

lővegtornyot pedig egy svéd mérnök készítette 1861-ben az amerikai polgárháború alatt az északiak részére. Megkezdődött a páncél és a hajóágyú hosszú versenye...

A cs. kir. hajóhad első csavargőzös hadihajóját 1850-ben állította szolgálatba, első csavargőzös fregattját két évvel később, s a sikeres tábornok tiszteletére Radetzkyra keresztelték. Vitorlás hajókat azonban még továbbra is építettek Velencében, Triesztben, sőt már Pólában is. Nem volt ritka az átmeneti típus sem, amikor vitorlásba építettek gőzgépet. A fejlesztés eredményeként 1862-ben egy csavaros sorhajó, három fregatt, három csavaros fregatt, három korvett, két csavaros korvett, 11 brigg és sóner, 13 csavaros ágyúnaszád, 13 lapátkerékes gőzös és hét trabakel állt szolgálatban (a kisebb egységeket nem számítva): összesen 56 nagyobb hajó.

Az első páncélhajókat 1861–1862-ben bocsátották vízre, szám szerint ötöt. Ezekkel indult el a cs. kir. flotta páncélhajós időszaka. A fejlődéshez tartozik, hogy 1854-ben építették az első úszó dokkot, ebben az évben jelölték ki a Cattarói-öblöt hadikikötőnek, s 1856-ban tették le Pólában az új tengerészeti szertár, az Arzenál alapkövét.

A műszaki fejlesztéssel együtt kezdődött a haditengerészetnél a fokozatos áttérés a német szolgálati nyelvre. Ez a hivatalos levelezéssel vette kezdetét, majd a hajóneveket változtatták olaszról németre: Ebe helyett Hebe, Lipsia helyett Leipzig stb. lett a hajók neve.

Miksa főherceg 1854. szeptember 10-én vette át a haditengerészet fölötti parancsnokságot, s első intézkedéseinek egyikeként bevezette a német vezényleti nyelvet. 1858. november 1-jén kelt rendelkezésével pedig kihirdette, hogy aki a tisztek és tisztviselők közül nem teszi le a német nyelvvizsgát, az távozzon. 1857 végén Miksa elégedetten jelenthette bátyjának, I. Ferenc Józsefnek: „a Velencébe befutó német vezénylésű nyel-

ví és német nevű hajók a lakosságra mély és játékony hatást gyakoroltak”. 1853-ban állították szolgálatba az első olyan hajót, a Hussar brigget, amelynek teljes személyzete osztrák volt.

A tisztikar utánpótlásának kérdése mindig fontos tényező. A cs. kir. haditengerészet részére 1814–1848 között a velencei Tengerészeti Kollégium adta öt tanulmányi esztendőben a tiszti utánpótlást. 1849-ben Triesztben létesítettek új Tengerészeti Kollégiumot, amely három év alatt képezte ki a növendékeket. 1852-ben nevét Tengerészeti Akadémiára módosították, s a növendékek számát ötvenről százra emelték. Az Akadémiát 1857-ben Fiuméba, a következő évben Barcolába, néhány hónap múlva pedig megint Triesztbe helyezték, s a növendékek számát ötvenre csökkentették. 1860-ban az intézményt Tengerészcadett Tanfolyammá változtatták, majd 1866-ban feloszlatták. Ugyanekkor megalapították a Cs. kir. Fiumei Tengerészeti Akadémiát (K. k. Marine-Akademie zu Fiume), amely már kifejezetten katonai jellegű intézmény lett. (Korábban a polgári hajózás részére is képeztek itt ki tiszteket.) Ez az akadémia ezután már megszakítás nélkül működött 1918-ig (a világháború utolsó két esztendejében néhány évfolyamát az Inn folyó mellett fekvő Braunauba vitték a bombázások miatt). Hároméves tanulmányi idő sikeres befejezésével a növendékeket tengerészcadett rendfokozatban vette át a haditengerészet. Az Akadémiát végzett kadettok a gyakorlati kiképzést és továbbképzést hajókon kapták.

Az 1853-ban kiadott német nyelvű Szolgálati Szabályzat és Utasítás – kisebb módosításokkal – 1918-ig volt érvényben. Három fő részre tagolódott: Fedélzeti Szolgálati Utasítás, Lóutasítás és Tengeri Tiszteletadás Szabályzata.

1854. október 11-én lépett hatályba a Haditengerészeti Főparancsnokságot, Kikötőtengernagy és Tengerészkerületi Pa-

rancsnokságot és a Tengerészgyalogságot szabályozó rendelet. 1862. december 17-én pedig felállították a Tengerészeti Minisztériumot Bécs székhellyel és (katonai) hadi részleggel, ugyanekkor a haditengerészeti főparancsnokság elnevezése december 21-étől Haditengerészeti Parancsnokság lett.

1865. július 27-én a Tengerészeti Minisztériumot megszüntették, és a Hadügyminisztérium alá helyezték, mint Haditengerész Részleget (Kriegs-Marine Section), amely 1918-ig maradt ebben a konstrukcióban.

Helgoland és Lissa

A cs. kir. haditengerészet hajóhada 1864-ben esett át az első nagy próbatételen. Poroszország és a Habsburg Birodalom 1864 februárjában háborút kezdett Dánia ellen Schleswig-Holstein birtokáért. Az akkor még meglehetősen gyenge porosz haditengerészet segítségért fordult I. Ferenc Józsefhez, aki engedélyezte, hogy a cs. kir. hajóhad egy hajórajt indítson az Északi-tengerre. Az előre küldött Schwarzenberg és Radetzky fregattok május 9-én Helgolandnál ráakadtak a Niels Juel és Jylland dán fregattokra, valamint a Heimdall korvettre, és megütköztek velük. A cs. kir. köteléket Wilhelm von Tegetthoff sorhajókapitány vezette, első tisztje gyulai Gaal Béla sorhajóhadnagy volt. Az elkeseredett, nagyon jól vezetett tengeri csatában a cs. kir. kötelék győzött, a dánok feladták a blokádot. Az ütközet hevesességére jellemző, hogy a cs. kir. hajókon 130-an, a dán hajókon 68-an estek el.

A hajóhad másik nagy erőpróbája 1866. július 20-án volt, amikor – ugyancsak Tegetthoff, akkor már ellentengernagy parancsnoksága alatt – Lissa szigete mellett fényes győzelmet arattak az olasz királyi hajóhadon, amely több és korszerűbb egységet vitt az ütközetbe. A kiváló tengeri

győzelem értékét csökkentí, hogy ez volt a Habsburg Birodalom 1866. évi háborújának – amelyet Poroszország, majd Olaszország ellen vívott – egyetlen győztes ütközte...

Magyar tengerésztisztek a kiegyezés előtt

A császári királyi haditengerészetnél az ötvenes évekig csaknem csupa olasz szolgált, legyen szó akár legénységről, akár tisztekről. A legmagasabb parancsnokok és hajóparancsnokok is az olaszok közül kerültek ki, elvéve egy-egy francia, dán vagy holland tiszte.

A magyarok a múlt század húszas éveiben jelentek meg először a flottánál.

Elsőként sepsimartonosi Gyujtó Károlyt kell megemlíteni (1803–1885). Gyujtó egy hidász alakulat tiszthelyetteseként a bécsi politechnikumban folytatta tanulmányait, amikor az Udvari Haditanács 1824-ben fel szólította, hogy kérje áthelyezését a haditengerészethez. A hidász számára nem tűnt teljesen idegennek a vízi élet, s előképzettsége alapján azonnal hajóra, a 16 ágyús Montecuccoli briggre osztották be. A briggek kor tagja volt az ún. Levante-hajórajnak, s Gyujtó behajózása után elvitorlázott a Földközi-tengerre. Ő volt a hajó egyetlen „idegen” tisztjelöltje, vagyis nem volt olasz. Nem túlzás azt állítani, hogy a velenceiek végső soron sajátjuknak tekintették a hajóhadat, ahol a parancsnoki beosztások a dózsék, a tiszti helyek pedig a velencei patríciusok leszármazottait illették. Gyujtó Károly magányosan, az olaszok ellenszenvének kitéve kezdte meg a hajós szolgálatot, akik mindent elkövettek, hogy kedvét szegjék, és elriasszák az idegent a pályától. De Gyujtónak szerencsés természete volt, s már gyermekkorától vágyódott a tengerre. Összebarátkozott Milonopulo hajóhadnaggyal, aki pártfogásába vette. A magyar ifjú

gyorsan tanult. A nagyenyedi kollégiumban elsajátított latin tudása megkönnyítette az olasz nyelv elsajátítását. A hajós szolgálat nehézségeit pedig akaraterője gyűrte le. A kalózokkal pedig a „katona” Gyujtó szállt szembe. Hogy nem kevés sikerrel, bátorsággal, azt kitüntetései bizonyítják. A tengerésztiszti vizsga letétele után, soron kívül fregatthadnaggyá léptették elő 1826-ban.

1830-ban az 56 ágyús Bellona fregatt fedélzetén, a hajóraj zászlóshajóján tért vissza Velencébe. Ezután több hajón szolgált, de mindig a Levante-hajórajban, tehát végig „fronthelyzetben”. A hajóraj parancsnoka, gróf Dandolo ellentengernagy nagyon megkedvelte a magyar tiszte, s maga mellé vette hadsegédnek.

Gyujtó többször áthajózott Amerikába. Ezekre az Észak-Amerikai utakra azért került sor, mert a császári királyi hadihajók szállították oda a menekült lengyeleket. (1833-ban a Guerriera és az Ebe fregattok, 1834-ben a Lipsia korvett, 1835-ben az Adria korvett, 1836-ban az USSaro brig.)

Az olasz legénység is hamar megkedvelte a magyar tiszte, a tisztikar azonban csak akkor fogadta be, amikor Szmírnában egy francia sorhajó parancsnoka megsértette az olasz (császári királyi) tiszteket, s Gyujtó volt az, aki a franciát hajóján felkeresve elégtételt követelt. A francia tiszte azonban nem állt ki a párbajra, inkább saját tisztikara előtt ünnepélyesen visszavonta becsmérő kifejezéseit, és bocsánatot kért.

Időközben Gyujtó korvettkapitány, majd fregattkapitány több hajónak lett a parancsnoka. A negyvenes években Athénben és Konstantinápolyban diplomáciai szolgálatban állt, mint az ottani állomáshajók parancsnoka.

1848-ban a 12 ágyús Elisabetta parancsnoka volt, s Konstantinápolyban állomásozott. Olasz legénysége ekkor az első tiszte vezetésével elhagyta a hajót, s ezután Gyujtó is hazaindult. De mire a Balkánon átvergőd-

ve Erdélybe ért, leverték a szabadságharcot. Ezután Triesztben jelentkezett szolgálattételre.

Időnként hazalátogatott – egy ilyen alkalommal, 1845-ben Széchenyi Istvánnal ebédelte.

Velence visszavétele után, 1850-ben Gyujtót nevezték ki az Arzenál parancsnokává. Neki kellett rendbe hoznia mindazt, amit a hosszú ostrom tönkretett. A világhírű hajóépítő műhelyek feldúlva, a csatornák, lagúnák tele elsüllyedt hajókkal, emberhiány, sorozatos szabotázsok.

Gyújtónak mégis sikerült rövid időn belül elindítani a munkát, s rendet teremteni a kikötő és az Arzenál környékén. Hajókapitánnyá léptették elő (az ezredesnek megfelelő akkori rendfokozat), megbízták a velencei kikötő parancsnokságával.

1857-ben ellentengernaggyá léptették elő, s evvel egyidejűleg kinevezték a haditengerészet helyettes parancsnokává. Innen ment nyugdíjba 1858-ban, s Fiumében telepedett le.

Nem kevésbé érdekes gróf Károlyi László pályafutása sem (1824–1852). A velencei tengerészeti akadémia elvégzése után, 1842-ben furcsa módon a Nassau 15. gyalogezredhez helyezték a fiatal hadnagyot. Innen – Frigyes közbenjárására – mint létszámföltöltit szabadságolták, majd áthelyezték a haditengerészethez. Innen – ugyancsak Frigyes főherceg közbenjárására, aki abban az időben a haditengerészet felkarolásán fáradozott maga is fiatal tengerésztisztként – átkerült Nagy-Britannia haditengerészetéhez, hogy tapasztalatokat szerezzen. 1845–1848 között a *Quenn* és *Collingwood* sorhajókon és a *Carysfort* fregatton teljesített szolgálatot, s fedélzetükön behajózta a világot Ausztráliától Chiléig. 1848 őszén tért haza, 1849 januárjában kinevezték a császári királyi haditengerészet korvettkapitányává. Hamarosan azután Angliába és Dániába küldték hivatalos megbízatással: keressen

egy alkalmas tengerésztisztet, aki átvenné a szétzilált cs. kir. tengerészet parancsnokságát. Károlyi br. Dahleruppal tért haza, majd áprilisban átvette az új, 44 ágyús Bellona fregatt parancsnokságát, amely az új parancsnok, Dahlerup zászlóshajója, egyúttal a Velence körüli blokád-flotta vezérhajója volt. Velence kapitulációja után előléptették, s már mint fregattkapitány vette át új hajójának, a Carolina korvettnak a parancsnokságát.

A *Carolina* korvett 1850. július 11-én fontos Északi-tengeri útra indult. Károlyinak ki kellett kísérleteznie a brit haditengerészet módszereit, s tapasztalatokat kellett gyűjtenie arra vonatkozóan, hogy azt miképpen vezessék be a cs. kir. hajókon, tekintettel az angol és az olasz vérmérséklet közötti különbségekre. Fel kellett mérnie a tisztek és a legénység teljesítőképességét, azt, hogyan viselik el a megszorított szabályzatokat, az angol élelmezési szisztémát. Útközben a brit haditengerészetnél szokásos kiképzést kellett adnia tiszteknek, legénységnek egyaránt. Végeredményben a flotta főparancsnokságának az volt a célja, hogy Károlyi fregattkapitány kísérletezze ki, hogyan lehet megszüntetni a „slendrián velencei tempót”, azaz tapasztalatai nyomán hogyan lehet majd a forradalmi idők alatt szétzilált cs. kir. haditengerészetnél ismét helyreállítani a rendet és fegyelmet.

Károlyi László részletes naplót vezetett az útján. Ebből úgy tűnik, hogy elégedett volt a személyzettel, s lehetőségek tartotta a brit haditengerészeti módszerek meghonosítását. (Később ez valóban meg is történt: a cs. kir., illetőleg a későbbi cs. és kir. haditengerészetet angol szellemben, brit mintára szervezték s képezték ki, aminek gyümölcse majd a világháború alatt jelentkezett, ahol igazi ellenfelei csak a brit hadihajók voltak.)

A Carolina 1851. január 16-án érkezett vissza Triesztbe. (Szentpétervárott a cár is

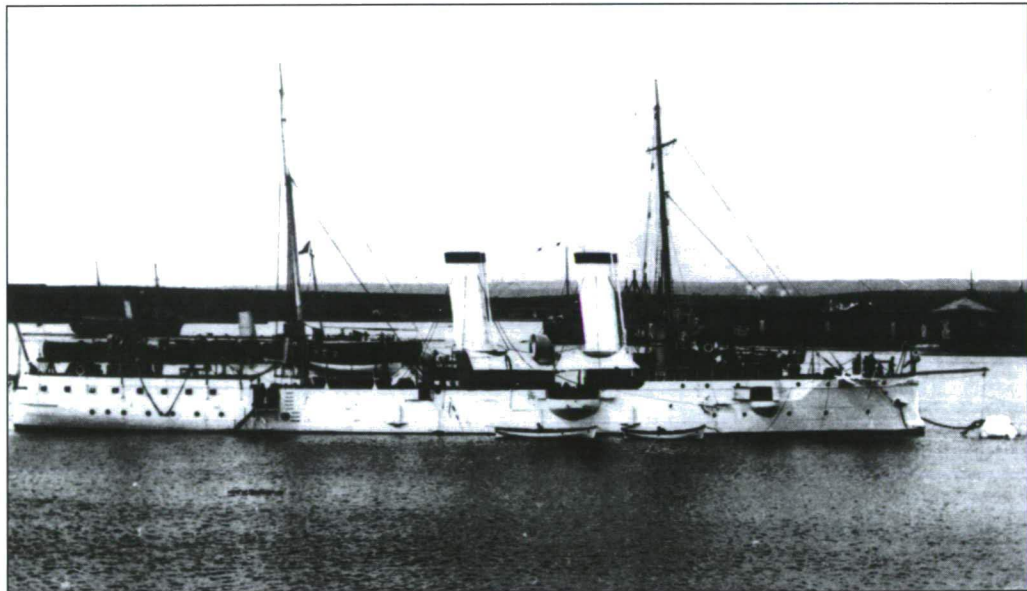
meglátogatta a hajót.) Visszaérkezésük után Károlyit (sor)hajókapitánnyá léptették elő, s májusban kinevezték az akkor szolgálatba helyezett új Novara fregatt parancsnokává. Ugyanekkor megkapta a Lipót-rend lovagkeresztjét.

A fényes karrier előtt álló magyar tengerésztiszt azonban egészen fiatalon, 28 éves korában váratlanul elhunyt.

Gróf Hadik Béla (1821–1880) azok közé tartozott, akiket Frigyes főherceg haditengerészeti pályafutása vonzott a flottához. (Frigyes főherceg elvégezte a tengerészeti akadémiát, majd különböző hajókon teljesített tényleges szolgálatot. Az udvar a főherceg személyén keresztül akart vonzó hatást gyakorolni a fiatal tisztjelöltekre, hogy – az olaszok ellensúlyozására – minél többen jelentkezzenek a tengerésztishti pályára. A harmincas években valóban sok arisztokrata ment Velencébe, de nagy volt körükben a lemorzsolódás. Frigyes, mint a

Guerriera fregatt parancsnoka részt vett az 1840. évi alexandriai nemzetközi flottatüntetésben, majd az ezt követő harcokban Szidon – akkori nevén Saida – környékén. (E sikeres harcok emlékére jelent meg a cs. kir. haditengerészetben a *Saida* hajónév.) Ugyancsak ekkor, 1840 őszén foglalták vissza a brit, török és cs. kir. haditengerészeti egységek Bejrútot, Tripolit, és St. Jean d'Acre (Akkon) kikötővárosokat Ali Mehmed egyiptomi alkirálytól. Frigyes főherceg e harcokban tanúsított magatartásáért megkapta a birodalom második legnagyobb kitüntetését, a Mária Terézia Rend lovagkeresztjét. Ő volt az első tengerésztiszt, akit ezzel a magas kitüntetéssel dekoráltak. (A főherceg azonban 1847-ben meghalt.)

Hadik Béla 1840-ben, 19 éves korában lépett a haditengerészet szolgálatába. 1848-ban hajózásslós, és részt vett a Velence körüli blokádban, de egy összecsapás alkalmával a velenceiek elfogták, s csak a követ-



A PANTHER KISCIRKÁLÓ 1883–85 KÖZÖTT ÉPÜLT NEWCASTLE-BEN, ELŐSZÖR A TORPEDÓ-FLOTTILLÁHOZ KERÜLT, KÉSŐBB TÖBBSZÖR ÁLLOMÁSHAJÓ VOLT KELET-ÁZSIÁBAN ÉS AUSZTRÁLIÁBAN. 1914–1918 KÖZÖTT RÉSZT VETT A HARCOKBAN. 1918-BAN ŐRHAJÓ ÉS LAKÓHAJÓ CATTARÓBAN

kező évben szabadult ki. 1852-ben már mint korvettkapitány a flottához helyezett, tengerész kiképzést kapott másik főherceg, Ferdinánd Miksa (a későbbi mexikói császár) ellentengernagy szárnysegédje. Vele volt a *Novara* fregatt különböző távoli útjain. 1854-ben Miksa főherceg, ellentengernagy vette át a haditengerészet főparancsnokságát, s Hadik Bélát, akkor már sorhajókapitányt, megtartotta törzsében. 1860-ban ellentengernaggyá léptették elő s kinevezték Hadikot a haditengerészeti főparancsnokság tanácsulésének elnökévé.

1861-ben Hadik – családi okokból – lemondott rangjáról, és visszavonult Kassa környéki birtokaira gazdálkodni.

A magyar tengerésztisztek feltűnően alacsony arányszámán már a korabeliek is eltöprengtek. Okát Gonda Béla, a Magyar Adria Testület alapítója (és mindvégig elnöke) a következőkben látja: „hogy kevés a magyar tengerésztiszt, ez igazán a magyar társadalom s a magyar nevelés és a magyar szellem – gondolkodásmód – hibája, mert nem érdeklődik eléggé a haditengerészeti pálya iránt, nem fogta fel és nem honorálja annak kiváló nemzeti jelentőségét...”

Mindezeket tudva és a körülményeket ismerve mérhető fel kellő súllyal az, hogy bár kevés magas rangú magyar tengerésztiszt szolgált a flottánál 1918-ban, az uralkodó választása mégis egy magyarra, nagybányai Horthy Miklósrá esett, amikor a hajóhad parancsnoki tisztét vele töltötte be.

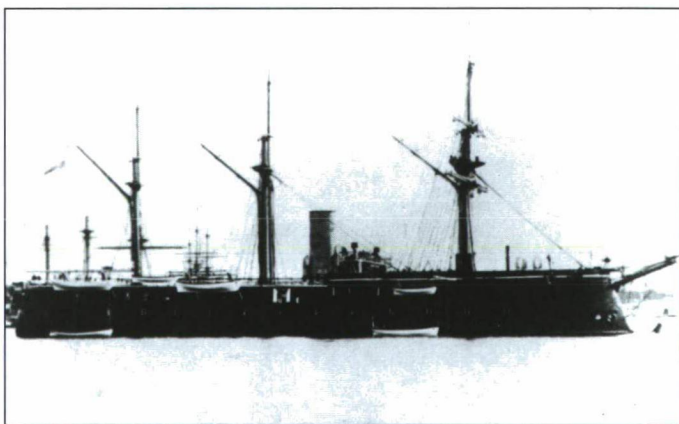
Misszióutak

A békeévek haditengerészetének fontos részét képezték az évenkénti nagy tengeri utazások, amelyek

során a piros-fehér-piros hadilobogó megmutatásával („Flagge zu zeigen”) és megismertetésével tudatosították a világtengereken, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia nem csupán szárazföldi nagyhatalom, hanem kereskedelmi hajóit és állampolgárait a legtávolabbi óceánokon megvédelmezni képes tengeri hatalom is. (Csak zárójelben: a Monarchia kereskedelmi flottája tekintélyes volt. 395 gőzhajóval a világ 15-ik, a hajóteret tekintve [903 067 tonna] a világ tizenegyedik helyén állt!)

A föld körülhajózásával egybekötött misszióutak ötlete tulajdonképpen Miksa főhercegtől, a későbbi mexikói császártól ered, akinek elgondolását Tegetthoff altengernagy célratörő erélye valósította meg. A lobogómutatáson kívüli rendeltetése volt ezeknek a leginkább vitorla alatt végrehajtott utaknak a tengerésztisztek, a negyedik tanulmányi évüket a fiumei cs. (és) kir. Tengerészeti Akadémián befejező kadétnak és a legénységnek a gyakorlati képzése.

Idegen kontinensek felkeresésére vagy más óceáni utakra Tegetthoff előtt is volt példa, mint a *Novara* fregatt – a flottából elsőként megtett – világkörüli útja 1857–1859 között, de rendszeressé valóban csak



A LISSA KAZAMATAHŐ 1869–74 KÖZÖTT ÉPÜLT TRIESTBEN. TÖBBSZÖR KORSZERŰSÍTETTÉK. 1920-BAN OLASZORSZÁG KAPTA, AHOL 1946-BAN BONTOTTÁK LE

1868-tól váltak, amikor a *Donau* fregatt és az *Erzherzog Friedrich* korvett 1868 őszén elindult Kelet-Ázsiába, ahonnan a *Donau* 1871. március 1-jén ért haza, a korvett pedig néhány héttel korábban horgonyt vetett Pólában. 1869–1870-ben a *Dandolo* korvett Dél-Amerikában, 1871–1872-ben a *Novara* Nyugat-Indiában és Észak-Amerikában, 1872-ben a *Fasana* korvett Kelet-Ázsiában, 1872–1873-ban a *Helgoland* korvett Brazíliában, az Antillákon és Észak-Amerikában járt. 1872–1874 között volt a híres Északi-sarki expedíció az *Admiral Tegetthoff* speciális hajón, amikor felfedezték a Ferenc József-földet.

1873-ban a *Dandolo* Angliában volt misszióúton. 1873–1875 között Afrika körül járt a *Helgoland*, 1874–1875-ben Nyugat-Indiában volt a *Dandolo*, 1874–1876-ban az *Erzherzog Friedrich* vitorlázta körül a világot. 1875–1876-ban ismét a *Dandolo* hajózott az Atlanti-óceánon, a következő két évben Dél- és Észak-Amerikát látogatta. 1879–1880-ban a *Saida* korvett járt ugyanerre, továbbá Dél-Afrikában és Nyugat-Indiában. Ugyanekkor a *Helgoland* Ausztráliába látogatott. A *Fasana* 1880–1881-ben látogatta meg Észak-, Közép- és Dél-Amerika kikötőit, míg 1881–1882 között az *Erzherzog Friedrich* látogatott Dél-Amerikába, Dél-Afrikába és Nyugat-Indiába. 1884-ben a *Helgoland* Nyugat-Afrikát, 1884–1885-ben a *Frunberg* korvett a Vörös-tengeren át Kelet-Afrika partjait látogatta. Ugyanebben az időben az *Aurora* korvett Brazíliát ismertette meg a cs. kir. hadilobogóval.

1884–1885–1886–1887-ben, általában két évet töltve távol a honi kikötőtől, a következő helyekre vezettek a cs. kir. hajóhadból misszióutak: Dél-Amerika, Dél-Afrika, Ausztrália, Kelet-Ázsia, Nyugat-India, Észak-Amerika, Nyugat- és Kelet-Afrika. A hajók: *Saida*, *Nautilus*, *Frunberg*, *Donau*, *Zrinyi*, *Albatros*, *Aurora*.

1888–1894 között nagyjából ugyancsak a helyeket keresték fel a *Saida*, az *Aurora*, a *Fasana*, a *Zrinyi*, a *Kaiser Franz Joseph I.*, a *Kaiserin Elisabeth* (ezen utazott Ferenc Ferdinánd trónörökös), a *Miramar*, *Donau*, hogy valóban csak az egészen távoli misszióutakat említsük. És ez így folytatódott, egyre korszerűbb hajókkal 1914-ig.

A haditengerészetnek nem csupán misszióúttjai, hanem tudományos célokat szolgáló kutatóúttjai is voltak, mint pl. a már említett Északi-sarki expedíció, 1859–1870 között felmérték az Adriának a Monarchia uralma alá tartozó partvidékét és vizeit. 1882-ben megfigyelőállomást létesítettek az Arkiszon, Jan Mayen szigetén, felméréseket végeztek 1893–1894 között a Földközi- és a Vörös-tengeren, az Azori-szigeteken 1893–1894-ben. Fizikai, biológiai és hidrográfiai kutatást folytattak a tudományos kutatás céljaira épített speciális hajón, a Polán 1895–1896-ban a Földközi-tengeren. A *Pola* volt a kutatóhajó 1890–1894-ben a Vörös-tengeren is, ahova 1897–1898-ban ismét ellátogatott a kutatások folytatására.

A misszióutak a vázolt célokon felül arra is szolgáltak, hogy a távoli kikötőkben hosszabb-rövidebb ideig tartózkodó hajókkal létrehozzák az „állomáshajók” rendszerét vagy inkább hálózatát. Állomáshajókat ott tartottak fenn, ahol a Monarchia kapcsolatai vagy politikai érdekei ezt megkívánták. Általában államközi kapcsolatok fenntartására, elmélyítésére, diplomáciai megbízatásokra szolgáltak, de gyakran a Monarchia diplomáciai, külképviseleti szervezeteinek és szerveinek, valamint állampolgárainak védelmét látták el a hajókról a partra vezényelt tengerészek. Az első állomáshajó 1869-ben a kelet-ázsiai vizeken az *Erzherzog Friedrich*, az utolsó 1914-ben a *Kaiserin Elisabeth* cirkáló, amelyet Csingtauban ért a háború kitörése. Személyzete hősi csatában részt vett a német szövetségesek oldalán a város-erődde kiépített bérelt kikötő védelmében.

Életben maradt tagjai japán hadifogságba kerültek.

A hajóhad a béke évtizedeiben különböző nemzetközi kötelezettségeinek is eleget tett. Ezek lehetnek ünnepi megmozdulások vagy a háború kitörését megakadályozó nemzetközi flottatüntetések vagy blokádok.

Az elsőre jó alkalom volt a Szezi-csatorna megnyitásának ünnepségsorozata 1869-ben, amelyen I. Ferenc József is részt vett. Tulajdonképpen ez volt az 1867-ben Osztrák–Magyar Monarchiává, tehát dualista unióvá alakított új Habsburg Birodalom császári királyi haditengerészetének első nagy nemzetközi bemutatkozása, hiszen az uralkodó magánjachtját, a *Greif* kereksgőzöst hadihajók kísérték: a *Habsburg* és az *Erzherzog Ferdinand Max* páncélosfregattok, a *Helgoland* gőzkorvet, a *Hum* ágyúnaszád és két kereksgőzös.

1895-ben az Északi-Keleti-tengert összekötő Kiel- vagy Vilmos császár-csatorna ünnepélyes megnyitán (május 17.) a cs. és kir. cirkálódívisz (osztály) reprezentálta a Monarchiát: a *Kaiserin Und Königin Maria Theresia* páncélos cirkáló, a *Kaiserin Elisabeth*,

a *Kaiser Franz Joseph I.* nagycirkálók és a *Trabant* torpedóhajó. Az ünnepély után meghívást kapott a cirkálóosztály Londonba Viktória angol királynő trónralépésének évfordulójára rendezett tiszteletére.

A cs. (és) kir. haditengerészet 1867–1914 között

Az 1867/XII. törvénycikk az uralkodó személyének azonosságán túl Magyarország és Ausztria közös ügyének nyilvánította a külügyet, a hadügyet és a kettő költségeinek fedezésére a pénzügyet, mint a közös és együttes védelem eszközeit. A közös költségek viselésének arányát, a kvótát a két parlament közösen tanácskozó kvótabizottságai állapították meg. 1867-ben Magyarország a költségek 30%-át viselte. 1918-is a magyar kvóta aránya fokozatosan 36,3%-ra nőtt.

Közismert, hogy a hadsereg helyzete a kiegyezés után államjogilag bonyolult és rendezetlen maradt. Elnevezésében törvényeink két évtizeden át hol magyar hadsereget, hol hadsereget említenek, amely az összbirodalmi hadsereg kiegészítő része.

A változást és az állandóságot az elnevezésben az 1889: VI. tc., azaz az új véderőtörvény hozta meg, amennyiben a 2.§-a már „közös hadsereget” említ, ám a haditengerészet megnevezése előtt a törvény nem használja a „közös” jelzést, amely azonban mégis ugyanilyen közösen fenntartott intézménye Ausztriának és Magyarországnak, mint a hadsereg.

A hadsereg és a haditengerészetre a „császári királyi” jelölést alkalmazták, ami



A VIRIBUS UNITIS CSATAHAJÓ 1910–12-BEN ÉPÜLT TRIESTBEN.
A HÁBORÚBAN A HAJÓHAD VEZÉRHAJÓJA VOLT.
1918. NOVEMBER 1-JÉN A PÓLAI KIKÖTŐBEN OLASZ
BÉKAEMBEREK ELSÜLLYESZTETTÉK

a kiegyezés után sem módosult azonnal. Csak az 1889. október 17-én kelt Legfelsőbb Kézi-irat rendelte el, hogy azután a császári királyi hadsereg és haditengerészet, valamint intézményei a „császári és királyi” elnevezést kötelesek használni. Az „és” kötőszónak alkotmányjogi szempontból volt nagy jelentősége. Világosan utalt mind a közösségre, arra, hogy – bár az uralkodó legfelsőbb parancsnoksága alatt állt – a fegyveres erőnek ez a két ága mégis a két állam tulajdona.

Bár a haditengerészet ugyanolyan jogi státusszal bírt, mint a hadsereg, hadászatiilag mégis különálló, a hadseregtől független, melléje rendelt haderőnem volt.

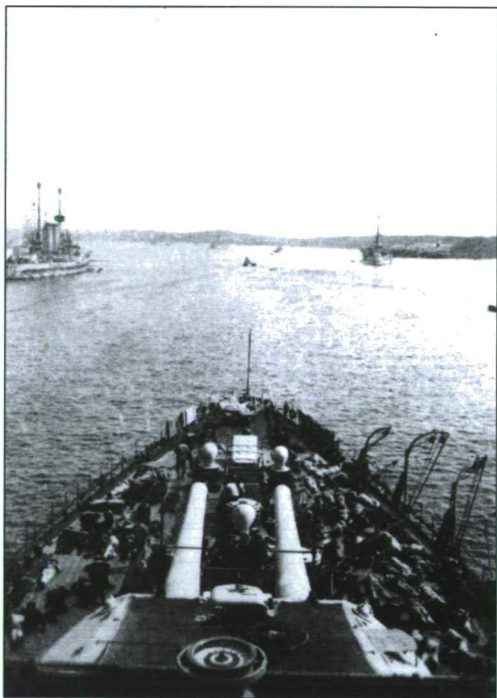
A fegyveres erő e két alkotórészének azonos közjogi helyzete ellenére a kiegyezéskor bevezetett általános védkötelezettség után sem soroztak magyarokat nagyobb számban a flottához. A magyar törvényhozás ugyanis évtizedekig ragaszkodott ahhoz, hogy a sorozott magyar állampolgárokat magyar csapattestekhez osszák be, illetőleg olyan közös seregtestekbe kerüljenek, ahol egy tömbben maradhatnak. A véderőről szóló 1868: XL. tc. 32.§-a ez alól csak az egészségügyi csapatoknál tesz kivételt. Ugyanez a törvényhely a haditengerészethez való sorozásnál csak annyit ír elő, hogy lehetőleg tekintetbe kell venni a besorozottak kívánságát. Ettől az új, ún. „második véderőtörvény” (1889: VI. tc.) 15.§-a annyiban tér el, amennyiben úgy rendelkezik, hogy bár a közös hadsereg részére a magyar korona országaiból állított újoncokat és póttartalékosokat magyar ezredekbe kell osztani, attól mégis, kivételesen el kell térni az olyan különleges fegyvernemek, szolgálati ágak stb. vonatkozásában, amelyek rendeltetésüknél fogva nem szervezhetők úgy, hogy azokban magyar állampolgárságú legénységből, önálló osztályokat, ezredeket stb. lehessen felállítani. Ezután már egyre több újoncot soroztak a haditengerészethez is.

A jogi lehetőség azonban nem hozott

azonnal tényleges változást. A haditengerészet létszámát ugyanis az 1866. évi lissai csata után 5000 főre csökkentették, és ez a lélekszám 1882-ig gyakorlatilag nem változott.

1883-ban új parancsnokot kapott a haditengerészet Max von Sterneck báró altengernagy személyében, akinek 1897-ben bekövetkezett haláláig kifejtett működése alatt a flotta kilendült mozdulatlanságából, és fejlődésnek indult. A hajók számának szerény gyarapításával sikerült a létszámot is emelnie kb. 9000 főre (az 1897. évi létszám: 9247 fő volt).

Sternbeck altengernagy érdeme, hogy felismerte: az új műszaki vívmányok miatt meg kell változtatni a hagyományos szervezési elveket. Új flottafejlesztési tervében a korszerűbb tájékozódást tartotta szem előtt. A torpedó és az akna tökéletesedése a



PIHENŐ LEGÉNYSÉG A KIKÖTŐBEN HORGONYZÓ ZRIŇYI CSATAHAJÓ FEDÉLZETÉN

gyengébb hajóhadak számára is lehetővé tette, hogy az erőviszonyokat a saját javukra billentsék, hiszen a torpedók és aknák, valamint a kis torpedónaszádok sokkal olcsóbbak voltak, mint ellenfeleik, a hatalmas csatahajók. Ez az az időszak, amelyben egyre szaporodnak a torpedónaszád flottilák, majd feltűnnek a torpedónaszádokhoz hasonlóan fürge, torpedóval felszerelt ellenfeleik, a torpedónaszád-rombolók – később torpedórombolók, majd röviden rombolók.

Ez a két új hajófajta új hadrendi beosztást követelt, és megváltoztatta a hajóhadak keresztmetszetét is. 1884. évi flottaépítési tervében Sterneck előadta, hogy először létre kell hozni a hajóhad 15 csatahajóból (toronyhajóból) álló magját. Másodsorban gyors de a toronyhajóknál könnyebb fegyverzetű cirkálókra van szükség a felderítés, valamint a torpedóhajók védelmére, továbbá ún. misszióutakra. Végezetül torpedóhajókból, torpedónaszádokból és torpedórombolókból álló gyors flottillákat kell teremteni. Előterjesztésében a kiszolgáló- és segédhajókról sem feledkezett meg. Ilyen hajóállománnyal – fejtegette – képes csak a flotta eleget tenni partvédelmi és missziós kötelezettségeinek. Hogy tervezetét mindkét parlamenttel elfogadtassa, a nagyobb hajókat „partvédőknek” és „missziócirkálóknak” jelölte.

A „partvédők” voltak a Monarchia első csatahajói. „Missziófeladaton” új kereskedelmi kapcsolatok kiépítését értették. Ennek megfelelően a missziócirkálók védik a tengeren túl tartózkodó magyar és osztrák állampolgárokat, ügyelnek a nemzetközi szerződések betartására, tekintélyt szereznek a Monarchiának azzal, hogy idegen világokkal is megismertetik Ausztria–Magyarország hajóhadának hadilobogóját (ún. lobo-gómutatás), és tudományos kutatásokra, expedíciókra is alkalmasak. Ezeket a kereskedelempolitikai célt szolgáló hajókat Sterneck nem számította az operatív flottához.

Bár a tervet az uralkodó jóváhagyta, Sternecknek mégis nagy erőfeszítésébe került, hogy a parlamentek megszavazzák a flotta első, a maga idejében korszerű páncélos cirkálója, a *Kaiserin Und Königin Maria Theresia* építési költségét, mely 3 928 075 forintba rúgott. Az ő meggyőző munkájának köszönhető a *Monarch, Wien* és *Budapest* partvédő csatahajók megépítése, elkezdődött a *Zenta, Aspern* és *Szigetvár* cirkálók építése, valamint a hajóhad második páncélos cirkálójának, a *Kaiser Karl VI*-nak a gerincfertetése 1895-ben. Ezek a hajók már szerepet játszottak a világháborúban is.

Az 1898–1904 közötti költségvetési időszakra esik a *Habsburg, Babenberg* és az *Árpád* csatahajók megépítése. Ugyancsak ekkoriban épült Budapesten a cs. és kir. Duna-flottilla ötödik és hatodik monitorja, a *Temes* és a *Bodrog* – a korábbiak: *Leitha, Maros, Szamos, Körös*.

Ekkor azonban már – Sterneck halála után – báró Hermann von Spaun altábornagy állt a haditengerészet élén, aki mindezekelőtt azokat a szervezeti és technikai újításokat tette életképpé, amelyeket elődje vezetett be: továbbfejlesztette a tiszti és legénységi iskolát, oktatást, rendszeressé tette a misszióutakat, stb. Ezután a nagyarányú külföldi flottaépítések miatt szükségesnek látta új flottafejlesztési terv kidolgozását, amely azonban a kedvezőtlen pénzügyi helyzet miatt elakadt. Noha később Spaunnak sikerült fejtegetéseivel meggyőznie a parlamenti delegációkat, a szükséges pénzt csak fokozatosan és csökkentett összegben szavazták meg. Még így is sikerült a haditengerészet évi költségvetését az 1898. évi 29 millió koronáról 1904-re 50 300 000 koronára feltornásznia. Ez az összeg azonban, a nagyobb európai haditengerészetekre fordított kiadások mellett még így is eltörpült. 1904-ben pl. a különböző európai nagyhatalmak a következő összegeket fordították haditengerészeikre koronára átszámítva:

Nagy-Britannia	850,1 millió korona,
Franciaország	300,0 millió korona,
Németország	265,0 millió korona,
Oroszország	441,0 millió korona,
Olaszország	121,0 millió korona,
Ausztria–Magyarország	50,3 millió korona.

1904-ben Spaun altengernagynak sikerült elérnie, hogy a haditengerészet rendkívüli hitelt kapjon a flottaprogram befejezéséhez. E 121,5 millió koronás hitel birtokában nagyobb lendületet vett három új csatahajó már korábban elkezdett, a 10 600 tonna vízkiszorításúra tervezett *Erzherzog*-osztály építése. De a hadügyminiszter kieszközte, hogy a haditengerészet a hitelt köteles évenként 25 millió koronás részle-

tekben visszafizetni az évi 50,3 milliós évi költségvetéséből. Ez annyit jelentett, hogy bár kapott a haditengerészet egy nagyobb összeget, amely éppen a három csatahajó és az építés alatt álló harmadik páncélos cirkáló, a Sankt Georg építési költségét fedezte, ugyanakkor azonban az évi rendes költségvetését a felére csökkentette. Spaun erre 1904 októberében benyújtotta lemondását, amelytől az uralkodó személyes kérésére sem volt hajlandó elállni.

Utódjául helyettesét, gróf Rudolf Montecuccoli altengernagyot nevezték ki a haditengerészet (együtt a Tengerészeti Szekció vagy Haditengerész Részleg) élére. Hivatali ideje alatt – 1913-ig – a haditengerészet hatalmas fejlődésnek indult.

* * *

Az 1900–1914 között munkába vett és vízre bocsátott úszóegységek lajstroma

Hajók	Építés ideje	Névleges vízkiszorítás	Építés összes és együttes költsége (korona)
Csatahajók			448 754 813
ERZHERZOG KARL	1902/05	10 600	26 718 201
ERZHERZOG FRIEDRICH	1902/07	10 600	26 622 261
ERZHERZOG FERDINAND MAX	1904/07	10 600	26 394 708
ERZHERZOG FRANZ FERDINAND	1907/10	14 500	42 219 583
RADETZKY	1907/10	14 500	42 200 000
ZRÍNYI	1907/11	14 500	42 200 000
VIRIBUS UNITIS	1911/12	20 000	60 600 000
TEGETTHOFF	1911/13	20 000	60 600 000
PRINZ EUGEN	1911/14	20 000	60 600 000
SZENT ISTVÁN	1911/15	20 000	60 600 000
Páncélos cirkáló			18 077 945
SANKT GEORG	1900/05	4 300	18 077 945
Gyorscirkálók			41 600 000
ADMIRAL SPAUN	1907/10	3 500	10 400 000
SAIDA	1911/13	3 500	10 400 000
HELGOLAND	1911/13	3 500	10 400 000
NOVARA	1911/14	3 500	10 400 000
Torpedórombolók			18 457 627
HUSZÁR	1904/05	400	1 558 136
ULAN	1905/06	400	1 568 987
STREITER	1905/06	400	1 568 521
WILDFANG	1905/06	400	1 528 879

SCHARFSCHÜTZE	1905/07	400	1 528 840
USKOKE	1905/07	400	1 529 102
TURUL	1907/08	400	1 555 594
PANDÚR	1907/08	400	1 555 594
CSIKÓS	1907/09	400	1 515 994
RÉKA	1907/09	400	1 515 994
VELEBIT	1907/09	400	1 515 993
DINARA	1907/09	400	1 515 993
TÁTRA	1911/13	850	3 000 000
BALATON	1911/13	850	3 000 000

Hajók	Építés ideje	Névleges vízkiszorítás	Építés összes és együttes költsége (korona)
CSEPEL	1911/13	850	3 000 000
LIKA	1911/14	850	3 000 000
ORJEN	1911/14	850	3 000 000
TRIGLAV	1911/14	850	3 000 000
WARASDINER	1912/14	380	1 500 000
			19 500 000
Torpedónaszádok			44 041 184
50 E	1904/05	200	722 108
51 T-63 T	1905/07	200	9 369 758
64 F-73 F	1907/09	200	7 049 320
74 T-81 T	1912/14	250	8 000 000
82 F-97 F	1913/14	250	15 900 000
98 M-100 M	1913/15	250	3 000 000
Tengeralattjárók			12 960 000
I-II.	1907/09	230/270	2 430 000
III-IV.	1907/09	240/300	2 830 000
V-VI.	1908/10	236/273	2 700 000
VII.	1909/14	240/273	5 000 000
Monitorok			5 200 000
INN, ENNS	1913/14	520	5 200 000
Önjáró naszádok			1 386 375
„b”	1905	36	1 386 375
„c”, „d”	1908/09	39	
„e”, „f”, „g”, „h”	1907/10	15	
10 darab szerhajó	1908/09	47	1 000 000
HERKULES mentőhajó	1909/10	1 500	1 234 462
CHAMALEON aknahajó	1912/13	1 000	2 560 000
POLA, TEODO széneshajó	1913/14	12 000	7 000 000

* * *

A hajóállomány növekedésével emelkedett a haditengerészet létszáma is. 1905-ben 7669, 1913-ban 15736 főnyi legénységi állományú tengerész szolgált a hajókon, a haditengerészet összlétszáma pedig 1913-

ban 19437 fő volt. Ez a létszám 1914-ben 33976 főre emelkedett.

A tengeri hadihajók építésébe 1906-tól kapcsolódtak be a magyar hajógyárak, miután a Danubius Hajó- és Gépgyár Rt.

megvásárolta a fiumei (bargudi-i) Howaldt és Társa modern gépekkel felszerelt hajógyárát, valamint hajóépítő telepet létesített Portorában. Ekkor rendelt először a Danubiustól tíz torpedónaszádot és hat torpedórombolót a haditengerészet. A torpedórombolók osztályt alkottak, a torpedónaszádok számot kaptak. 1908-ban újabb hat torpedónaszád építésére kapott megbízást a gyár. Ezek voltak a flotta első olyan naszádjai, amelyek kizárólag olajfűtésre voltak berendezve.

1911-ben, amikor a hajógyár egyesült a Ganz és Társa Gépgyárral, új neve Ganz és Tsa Danubius Gép-, Vagon- és Hajógyár lett. Újabb hat rombolót rendelt náluk a flotta, amelyek a *Táttra*-osztályt képezték.

Ugyancsak ebben az esztendőben állapodtak meg abban, hogy elkezdik egy 20 000 tonnás csatahajó, valamint két gyorscirkáló építését is. 1914-ben pedig 16 tagból álló torpedónaszád-sorozatot kezdett építeni. Ezekhez a hajókhoz a gépi berendezést a Danubius budapesti gyáregysége szállította.

Az operatív flottához tartozó egységeken kívül különböző kiszolgáló- és szerhajókat, kompokat, darukat és a *Herkules* mentőhajót építette a gyár. 1916-ban újabb rombolókat kezdtek építeni, amelyek közül a háború végéig négyet fejeztek be.

Összegezve: Magyarországon, magyar gyárakban a cs. és kir. haditengerészet megrendelésére 1918. november 1-ig a következő hajók (hadihajók) épültek:

– 210 tonna vízkiszorítású torpedó naszád;	(1907)	64F–73F-ig jelölve	10 db
– 250 tonnás vízkiszorítású torpedó naszád;	(1913–1916)	82F–97F-ig jelölve	16 db
– 130 tonna vízkiszorítású torpedónaszád;	(1909–1911)	Tb7–Tb12-ig jelölve	6 db
– 400 tonna vízkiszorítású torpedóromboló	(1907–1909)		
TURUL, PANDUR, CSIKÓS, RÉKA, VELEBIT, DINARA nevűek			6 db
– 850 tonna vízkiszorítású torpedóromboló;	(1911–1914)		
TÁTRA, BALATON, CSEPEL, LIKA, TRIGLAV, ORIEN nevűek			6 db
– 880 tonna vízkiszorítású torpedóromboló;	(1916–1917)		
TRIGLAV II, LIKA II, DUKLA, UZSOK nevűek			4 db
– 3 500 tonna vízkiszorítású cirkáló;	(1911–1914)		
HELGOLAND, NOVARA nevűek			2 db
– 20 000 tonna vízkiszorítású csatahajó;	(1911–1915)	SZENT ISTVÁN	1 db
– Tengeralttjáró:	(1909–1917)		
5, 6, 12, 21, 22, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 40, 41 számúak			13 db
– Öt tender és HERKULES nevű vontató	(1909–1917)		6 db

Tengeri és hadihajók összesen:

70 db

– Folyami monitor:	(1871–1915)		
LEITHA, MAROS, SZAMOS, KÖRÖS, INN, TEMES, BODROG nevűek			7 db
– Folyami őrnaszád:	(1908–1918)		
„b,g,h” FOGAS, CSUKA, WELS, BARSCH, STÖR, LACHS, COMPÓ, VIZA nevűek			11 db

Folyami hajók összesen:

18 db

Mindösszesen:

88 db

* * *

BABOS LÁSZLÓ – ANDORKA GÁBOR

A jemeni polgárháború

Miközben a világ a kelet európai kommunista rendszerek és a szovjethatalom itteni befolyási övezetének gyors összeomlását figyelte – amely események hatására, illetve velük párhuzamosan megtörtént a két német állam egyesítése –, a világ egy tőlünk távoli pontján a német egyesítéshez látszólag hasonló események játszódtak le. A „szocialista” berendezkedésű Jemeni Népi Demokratikus Köztársaság és a „kapitalista” Jemeni Arab Köztársaság egyesülésével létrejött az egységes Jemeni Köztársaság. Ennek az új államnak az egységét veszélyeztette az 1994. májusban kirobbant polgárháború.

Történelemi előzmények

Mivel sem a hírekben, sem a történelem-könyvekben nem találkozunk túl gyakran Jemennel, ezért kissé korábbiól kell kezdenünk a történetet. Jemen területén a történelem során több állam létezett, amíg a török csapatok 1538-ban el nem foglalták Áden kikötővárost. Ezzel Jemen területe a XVI. századtól kezdve török uralom alatt egyesült. A független jemeni állam csak 1638-ban jött létre, de már a XVIII. század elején több kis dél-jemeni sejkiség kivált az Imamátusból, majd a rövid függetlenség után 1839-ben immár az angolok szállták meg Ádent, és innen kiindulva a fennhatóságukat fokozatosan kiterjesztették a legtöbb déli sejkiségre. Az angol hódítás következtében az ország két részre szakadt. Az első világháború után Jemen északi területe függetlenné vált, míg az ország déli része továbbra is angol uralom alatt maradt.

Jemen északi részén megalakult állam 1962-ig teokratikus monarchia volt (uralkodója az Imám), de ekkor egy katonai állam-

csíny megdöntötte a monarchiát, és kikiáltották a Jemeni Arab Köztársaságot. Hamarosan polgárháború robbant ki, amelyben Szaúd-Arábia a monarchistákat támogatta. A felek között megegyezés csak 1970-ben jött létre. Ennek értelmében a monarchisták Szaúd-Arábiából visszatérhettek hazájukba, s rendezték Szaúd-Arábia és a Jemeni Arab Köztársaság kapcsolatait is. 1974-ben egy újabb katonai puccsra került sor, s a hatalmat ekkor a parancsnoki tanács ragadta magához, melynek elnöke Ibrahim Mohamed el-Hamidi lett. E puccsban már résztvett Ali Abdullah Szaleh mint a hadsereg egyik tisztje, aki később, 1978-ban átvette a Jemeni Arab Köztársaság államfői és a fegyveres erők főparancsnoki tisztségét. A Jemeni Arab Köztársaság lakosságának fele szunnita, fele siíta arab volt. Az országban törzsi-nemzetségi viszonyok uralkodtak. A törzsek száma körül-belül százhetven volt (a törzsfőket sejknek nevezték). A parlament 1970-es feloszlataáig a törzsfők adták a parlamenti képviselők többségét, és saját törzsükben szinte korlátlan hatalommal rendelkeztek.

1959-ben jött létre Jemen angolok által megszállt részén a Dél-arábiai Emirátusok Szövetsége, később a bábállamot Dél-Arábiai Szövetségnek nevezték el. 1963-ban fegyveres harc kezdődött az angolok ellen, melynek eredményeként 1967-ben megalakult az önálló Dél Jemeni Népköztársaság. Rövidesen a Nemzeti Felszabadítási Front balszárnya került hatalomra. Az ország 1970-ben a Jemeni Népi Demokratikus Köztársaság nevet vette fel, s az új állam szoros kapcsolatot alakított ki a szocialista táborral. A gazdaságpolitikájukat széleskörű államosítások jellemezték (bankok, kereskedelmi

társaságok, az ország természeti kincsei stb.), 1971-ben elindítottak egy hároméves tervet, majd ennek végeztével, 1974 után egy öt éves terv megvalósításának láttak neki. Az állam külpolitikájára a szovjetbarátság és az „imperializmus-ellenesség” volt jellemző. Az országban egyetlen párt működhetett, amely – nem meglepően – a Jemeni Szocialista Párt nevet viselte. A törvényhozást a 101 tagú Legfelsőbb Népi Tanács volt hivatva elvégezni. Ülései között pedig a háromtagú Elnöki Tanács irányította az államot. Azonban a szocializmus építése itt sem ment zökkenőmentesen: előbb 1980-ban voltak viszályok a JSZP-n (Jemeni Szocialista Párt) belül, majd 1986-ban egy államcsínyt követően polgárháború robbant ki, amelyben kb. 4000-en meghaltak, és 12000-en menekültek külföldre. A szocialista termelési viszonyok mellett a belső viszályok is kedvezőtlenül hatottak a gazdaságra, majd 1990-ben a szovjet segítség elapadása tovább súlyosbította az ország gazdasági helyzetét.

A szocializmusnak itt azonban érdekes módon pozitív hatásai is voltak, ugyanis minden diktatórikus jellege ellenére liberalizálta a társadalmat.

Egy sosem volt egység megvalósítása: az egyesítés

A két ország története tehát elége különbözően alakult, s tulajdonképpen egység csak a XVI-XVII. században létezett. Ilyen előzmények után jutottak el mégis az egységes jemeni állam gondolatáig. Az 1970-es évek több sikertelen próbálkozása után az első komolyabb kísérletre 1981-ben került sor. Ekkor létrehozták a Jemeni Tanácsot, de ez a próbálkozás sem vezetett még eredményre. 1990-ben végül mind kül-, mind belpolitikailag kedvezően alakult a helyzet, és sor került az egyesítés megvalósítására: ez év tavaszán a két jemeni parla-

ment, a Legfelső Népi Tanács (Dél) és a Konzultatív Tanács (Észak) közös ülésén megválasztotta az öttagú Köztársasági Ideiglenes Tanácsot, mely az egyesített ország irányító szerve lett. Élére a korábbi észak-jemeni államfő, Ali Abdullah Szaleh került, helyettese a déli JSZP főtitkára Szalem al-Beid, az egységes állam kormányfője a déli állam addigi elnöke, Haidar Abu Bakr Attasz lett.

Az új állam 1990. május 22-én jött létre, majd május 24-én megválasztották Jemen első elnökének Ali Abdullah Szalehet. Az egyesülési megállapodás leglényegesebb pontja, hogy az egyesített államban politikailag semleges intézményeket kell létrehozni, és a vezető posztokat fele-fele arányban osztják el. Azonban az új országban az északiak gyorsan fölénybe kerültek. Ez külsőre elsősorban abban mutatkozott meg, hogy Szanaa (a korábbi észak-jemeni főváros) lett az új állam fővárosa, de ami ennél sokkal fontosabb volt, hogy az északi politikai erők vezetése alá került a Központi Bank, és ők irányították a nagyhatalmú titkosszolgálatokat is.

A polgárháború kitörésének az okai

A polgárháború kitörésének elsősorban személyes ellentét volt az oka. Az 1993-as parlamenti választásokat a Szaleh elnök vezette Általános Népi Kongresszus nyerte, majd a párt szövetségre lépett az Iszláh-al (Iszlám Fundamentalista Szövetség), így a JSZP elszigetelődött. Hamarosan Szaleh elnök és helyettese, Szalem al-Beid között hatalmi harc robbant ki. Al-Beid azzal vádolta Szalehet, hogy nem tartja be az egyesítési megállapodást, majd a családja ellen elkövetett merénylet után lemondott, visszatért Ádenbe, és elkezdte újjászervezni volt államát. Apránként visszatértek Ádenbe az egyesítés után Szanaaban hivatalt vállalt

déli politikusok is. Ebben valószínűleg az is közrejátszott, hogy nem egyedül al-Beid élete forgott veszélyben. Az egyesítéstől a polgárháború kezdetéig a JSZP 154 tagja vált politikai gyilkosság áldozatává (a jelentések szerint ezen gyilkosságok többsége csak egyszerű vérbosszú volt, minden politikai szándék nélkül). A politikai helyzet gyorsan romlott, és 1993 novemberében a dél-jemeni csapatok már hadgyakorlatot tartottak a két állam egykori határán, hogy elriasszák Szaleh elnök csapatait Aden megátadásától.

Természetesen a személyes ellentét mellett számos más ok is szerepet játszott a háború kirobbanásában és elsősorban abban, hogy a lázadók gyorsan meg tudták szervezni védelmüket. Emellett rendelkezésükre állt a hosszabb ellenálláshoz szükséges társadalmi támogatás is.

Ezen okok között szerepelt, hogy az egyesítés ellenére továbbra is szinte két állam létezett, külön pénzzel, rendőrséggel, légitársasággal, televízióval, rádióval, és ami a legfontosabb: külön hadsereggel (lásd később).

A gazdasági problémák szintén nagy szerepet játszottak. Jemen az Öböl-háború alatt balga módon Irakot támogatta, és ennek katasztrofális következményei lettek.



1991-ig ugyanis mintegy egymillió jemeni dolgozott vendégmunkásként az öbölmenti államokban, és hazautazásaik 1990-ig Jemen devizabevételének 20%-át adták (az államnak az olajból származó jövedelem után ez volt a legfőbb bevételi forrása). Irak támogatása miatt viszont a vendégmunkásokat kiutasították az öböl menti államokból, ez pedig 1993-ra külföldi eladósodást és 36%-os munkanélküliséget eredményezett.

Szólni kell még az északi és a déli társadalom konfliktusáról is. Az egyesítést követően az északi politikusok túlsúlyával együtt a konzervatív-törzsi hagyományok kezdtek a hivatalosan elfogadott kulturális irányvonallá válni. Ezt pedig nehezen viselték délen, ahol eddig egy szabadabb, liberálisabb társadalom felfogás uralkodott.

A hadsereg

A fegyveres erők felépítése, szervezése volt az egyik fő oka a helyzet elfajulásának és annak, hogy a konfliktus két hónapig tartó polgárháborúba torkollott. Az egyesítés után az eddigi két hadseregből megpróbáltak egyet formálni. Néhány volt déli egység parancsnokával együtt északi állomáshelyre, néhány északi egység pedig déli állomáshelyre került. A legjelentősebb katonai tábornok Amranban hozták létre. Az itt állomásozó északi 1. páncélos dandár mellé idevezényelték a déliek elit 3. páncélos dandárját.

Az egyesített Jemen tekintélyes mennyiségű fegyverrel rendelkezett, melyek azonban nem voltak korszerűek annak ellenére, hogy a hadseregnek a GDP 20 %-át költöttek. A katonai szolgálat kötelező volt, és két évig tartott, így tehát elméletileg a férfiak többsége rendelkezett bizonyos fokú katonai ismeretekkel.

A hadsereg 1050 darab T-62-es, T-54-es, T-55-ös és 140 darab M 60A1 típusú

harcokcsival, valamint 1180 darab páncélozott harcjárművel rendelkezett (zömében orosz: BMP-1, BTR-40, -60, -152, BRDM-2, illetve néhány nyugati típusú: Saladin, Ferrett, AML-90, M-113). A lövegek zöme 76 és 130 mm-es űrméret tartomány közti volt (550 darab), de rendelkeztek még 12 darab 155 mm-es M-114-es vontatott löveggel, továbbá 30 darab SZU-100-as önjáró löveggel is. Az aknavetőik 81, 120, és 160 mm-esek voltak. Jelentős mennyiségű sorozatvetőjük volt: 205 darab BM-21 és 15 darab BM-14. A légvédelmi tüzérséget ZU-23-2, 37 mm, 57 mm és 85 mm űrméretű vontatott, és ZSZU-23-4 és Vulcan 20 mm űrméretű önjáró lövegek alkották. Légvédelmi rakétáik SA-2, SA-6, SA-7, a tüzérségi rakéták Frog-7, Scud B, és SS-21 típusúak voltak.

A légierőnek volt 48 darab Szu-22-es 2 csatarepülő-vadászbombázó században, 10 darab F-5E, 82 darab MiG-21 és 25 darab MiG-23-as, 8 vadász-vadászbombázó században és 25 darab MiG-23BN harcirepülő 1 vadászbombázó században. Ezeken felül számos szállító és oktató-gyakorló repülőgép. Sok típus volt megtalálható a helikopterek között is: Mi-8, Mi-4, AB-204, AB-205, AB-206 stb. A helikopterek közül a legértékesebb 15 darab Mi-24-es harcihelikopter volt.

A haditengerészet zömében szovjet és néhány amerikai hadihajóval volt felszerelve, köztük rakétás gyorsnaszádok, őrhajók, aknaszedő és partraszállító hajók. Haditengerészeti támaszpontok: Áden, Perim, Island, Al-Mukalla délen, és Hodeida északon.

* * *

A hadsereg egységét azonban néhány alakulat kicserélésével nem sikerült megteremteniük, és más intézkedést nem hoztak a különállás megszüntetésére, így gyakorlatilag továbbra is két hadsereg létezett. A volt

észak-jemeni hadsereg 36 500 főt számlált, és a reguláris csapatokon kívül a belbiztonsági erők (kb. 5000 fő), továbbá nagyszámú törzsi harcos állt még a kormány rendelkezésére. Északon a hadsereg maga is törzsi alapokon szerveződött. A déli hadsereg 27 500 fős volt, s a reguláris erőket itt a párt milíciája egészítette ki. A volt dél-jemeni hadsereg katonái jobban voltak kiképezve, és a konfliktus kezdetén a harci moráljuk is magas szinten állt. A harcokcsik száma a két félnél nagyjából azonos volt, de a déli erők jóval több harcirepülővel rendelkeztek. Bonyolította a helyzetet, hogy minden embernek volt saját fegyvere, a törzsek pedig saját tüzérséggel is el voltak látva.

Egy elhúzódó háború esetén az észak-jemeni kormányerők győzelmi esélyeit növelte egyrészt, hogy jóval nagyobb ember-tartalékokkal rendelkeztek (az egyesítés előtt Északnak 12 milliós, Délnek 2,5 milliós lakossága volt), másrészt a stratégiai helyzet is nekik kedvezett azáltal, hogy Áden igen közel feküdt a két állam egykori határához.

A háború kezdete és a kormányerők első kísérlete Áden elfoglalására

A politikai feszültség időszakában fegyveres összecsapások és a politikai enyhülés szakaszai váltogatták egymást. A különböző politikai manőverek után végül Szaleh elnök 1994. április végén a katonai megoldás mellett döntött. Legjobb egységeit az északon állomásozó déli egységek ellen vetette be, a délen lévő északi egységekkel pedig Ádent kívánta elfoglalni. Május 4-én az északi Amránban heves harcok kezdődtek a délről ide vezényelt 3. páncélos dandár és az itt állomásozó északi 1. páncélos dandár katonái között. A harcok kis megszakításokkal három napon át folytak, és a déli páncélos dandár vereségével végződtek. Hi-

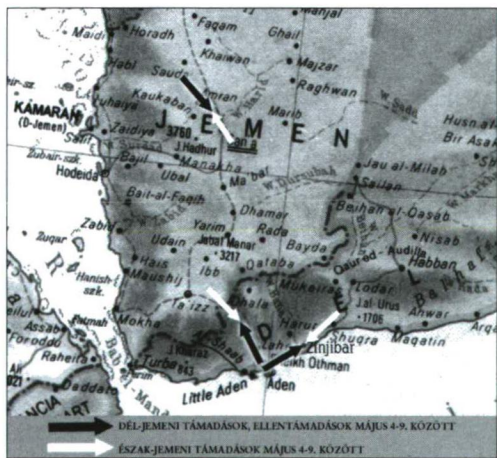
vatalos adatok szerint 80, más források szerint 400 halottat vesztett a két fél, továbbá kiégett 85 harckocsi, és 200 ház romba dőlt.

Május 5-én déli harci gépek Szanaa nemzetközi repülőtérét, a kormány, a televízió, és a rádió épületeit támadták, az északi erők pedig megkezdték Áden bombázását. Közben az összecsapások áterjedtek Szanaa térségére is, majd a harcok a következő napokban kiterjedtek az ország jelentős területeire, és a helyzet rendkívül zavarossá vált. Az események hatására harminc napra rendkívüli állapotot vezettek be, és május 6-án megkezdődött a külföldiek evakuálása. Az északi egységek egy része megpróbált átkelni a határon fekvő hegyeken, míg a Zinjibar város közelében állomásozó kormánycsapatok a városon keresztül Áden felé kíséreltek meg támadni. Május 8-án az északi erők egyes hírek szerint elfoglalták Al-Anad légitámaszpontot (a támaszpontot később a déliek visszafoglalták), a légierjük pedig folyamatosan támadta Ádent. Délen a helyzetre való tekintettel általános mozgósítást rendeltek el.

Május 9-én a kormányerők azt jelentik, hogy csupán néhány kilométerre állnak Áden-

től, de a déli csapatok e napon visszafoglalták a kulcsfontosságú Zinjibar városát (a város az ország keleti területeit Ádennel összekötő úton fekszik), majd a szakadár erők azt jelentik, hogy csapataik felőrölték az Áden ellen támadó északi egységeket. A Yemen Times szerint az eddigi harcokban 12 000 halottat és sebesültet vesztek a felek. Ez a szám túlzónak tűnik, hiszen még csak hat napja tartott a háború, s a feleknek idő kellett, amíg belejöttek az öldöklésbe, de azt mindenképpen jelzi, hogy rendkívül heves harcok folytak. Május 10-én a kormányerők még mindig Áden közelében vannak, ugyanakkor a legsúlyosabb harcokat a déliek már a régi határról jelentik. Másnap a szakadár erők Scud-rakétákkal lőtték Szanaát, majd Taiz városát. Az ádeni rádió szerint a leghevesebb harcok továbbra is a határon dúlnak, az Ádentől 100 km-re Északra fekvő Dhala-nál, keletebbre Kurusnál és a Vörös-tengernél a Báb el-Mandeb térségében.

A jelentések továbbra is egymásnak ellentmondóak, és a teljes káoszt erősítik, mindkét fél katonai sikerekről számol be. Észak azt jelenti, hogy csapatai még mindig harcban állnak Ádentől 60 km-re. Ugyanakkor május 12-re nyilvánvalóvá válik, hogy a kormányerők első támadása Áden ellen összeomlott. Ezt mutatja, hogy Szaleh elnök késznek nyilvánította magát a tűzszünetre, és hogy az északi csapatok újabb frontot próbálnak nyitni Áden nyugati térségében. E napon a déliek a kormányerők három repülőgépét lőtték le, és elsüllyesztették egy hadihajójukat is. Bár az első támadást a szakadár erők elhárították, a harcok az ő egységeiket is kimerítették, és hamarosan felhívást intéztek egy nyolcnapos tűzszünet létrehozására. A kormány azonban nem nyugodott bele a kudarcba, így a tűzszünet nem jött létre, és a háború tovább folytatódott.



A TÉRKÉPEKET MÁROK ATTILA RAJZOLTA

A háború elhúzódása

A harcok súlypontja az Áden elleni első támadás összeomlása után a határvidék hegyeire helyeződött. A kormány újabb terve az volt, hogy Ádent május 22-ére, Jemen 1990-es egyesülésének negyedik évfordulójára kell elfoglalni. A kormányerők módszeres támadások segítségével próbáltak előrenyomulni. Ebben az időben különösen az Al-Anadi légitámaszpontért folytak kemény harcok. E támaszpontnak hadászati fontossága volt, mivel ez volt az egyetlen déli katonai repülőtér a térségben, továbbá ez a támaszpont ellenőrizte az északról Ádenbe vezető utat (Áden innen mindössze 60 km-re fekszik). Az északiak rakétákkal, aknavetőkkel támadták a bázist, és egyes jelentések szerint május 18-a körül a harcok már a támaszpont területén folytak. Ádenben a súlyos helyzetre való tekintettel meggyorsították a mozgósítást, és fiatalok ezreit szállították a frontra, azonban a támaszpont elfoglalását így sem tudták megakadályozni.

Május 23-ig a kormánycsapatoknak sikerült átkelniük a határhegyeken, és bevették Al-Anadot is, Áden május 22-ére kitűzött bevétele viszont nem sikerült. Sőt, május 22-én a szakadárok megalakították az önálló Jemeni Demokratikus Köztársaságot. Függetlenségük deklarálása azonban nem javított nehéz helyzetükön, a régi-új államot gyakorlatilag egy ország sem ismerte el. Szorongatott helyzetüket mutatta, hogy május 22-én már sem al-Beid, sem Abu Bakr Al-Attasz nem tartózkodott Ádenben. A határmenti harcok után az északi egységek újból egy Áden elleni támadással próbálkoztak, de az ádeni rádió jelentése szerint a déli erők a várostól 50 km-re visszaverték az északi páncélos oszlopot. Sikeresebb volt a kormányerők keleti irányban kibontakozott támadása. Az itt előrenyomuló csapataik elfoglalták a hatalmas olajkészletekkel rendelkező Shabwa tartományt.

A frontokon folyó harcokkal egyidőben mindkét fél rakétatámadásokat intézett a másik háterszága ellen. A rakétatámadásokkal az északiak törekvése elsősorban az volt, hogy megbénítsák Áden repülőtérét, és így semlegesítsék a déli légierőt. A rakéták közül azonban több tévesztett célt, mint amennyi talált (mindkét fél orosz rakétákat használt).

Május 31-én ismét felerősödtek az összecsapások, az északi erőknek sikerült újabb frontot nyitni Ádentől Észak-nyugatra, előrenyomuló csapataik 40 kilométerre közelítették meg a déli fővárost, de a szakadárok ellentámadása megint megállította őket. Június 1-jén a harcok hevessége tovább fokozódott, ezalatt a hajnali órákban Áden repülőtérét ismét rakétákkal lőtték, amire válaszul a déli légierő is több támadást hajtott végre. A kormányerők támadásai a következő napokon is folytatódtak, és csapataik egyre jobban megközelítették a déli fővárost. Június 5-én a reggeli órákban északi repülőgépek először bombázták az ádeni olajfinomítót (a támadás során két tartály kigyulladt), majd még aznap késő este újabb légicsapást hajtottak végre (a kőolajfinomítóinak stratégiai jelentősége volt, mivel ez volt Dél egyetlen ilyen létesítménye, és a háborúhoz szükséges fegyverekért, lőszerért csak olajjal tudott fizetni). Június 6-án a déli védelmi miniszter szerint sikerült feltartóztatni a kormánycsapatok újabb támadását, de elismerte, hogy továbbra is súlyos harcok zajlanak minden fronton. Fültnük szerint heves bombázás, tüzéségi- és rakétatűz hallatszott a déli fővárosban, ami nyilvánvaló jele volt a front közelségének.

Június 9-én az északi légierő két hullámban támadta az ádeni repülőtérét, de az első hullámban támadó négy gép közül a légvédelem kettőt rakétákkal lelőtt. A déli légierő e napon az északi maribi olajmezőket bombázta, azonban komolyabb károkat nem

2000/XII. 7–8.

okoztak. Az összecsapások a frontokon is tovább folytak.

Az eddigi harcokat mindkét főváros megsínylette, az eredetileg 350 000 lakosú Ádenbe az elmúlt hetekben a lassan előrenyomuló északi csapatok elől a környező helységekből mintegy 150 000 menekült érkezett, míg Szanaát kb. 100 000 ember hagyta el a rakétatámadások miatt.

A déli erők felőrlése és a háború vége

A június 9-ét követő napokban a kormányerők lassú előretörése folytatódott, és a déli erők képtelenek voltak tartósan feltartóztatni az északi csapatokat. A kormányerők mind jobban megközelítették Ádent, és egy egyre szorosabb gyűrű alakult ki a város körül. Június 17-én az északi erők nehéztüzérsége Áden több lakónegyedét lőtte, miközben a város körül heves harcok zajlottak. Több lövedék a kikötőre hullott, és találat érte a villamosenergia központot is. A lakosság egy része a bombázások elől a tengeren keresztül Dzsibutiba kezdett menekülni.

Június 19-én a lázadók légierije Al-Mukha (Mokha) vörös-tengeri kikötőt bombázta, de a déli légierő akciói már nem tudták érdemben befolyásolni a háború menetét. Június 21-ére az északi előőrsök már csak 8 km-re voltak Ádentől, fő erők pedig 10 km-rel hátrébb helyezkedtek el. A déli fővárosban ekkora már igen súlyossá vált a helyzet, az északi erők kisebb-nagyobb megszakításokkal szinte folyamatosan lőtték, bombázták a várost. Nem volt ivóvíz, gyógyszer, friss élelem és az áramszolgáltatás is akadozott, ráadásul a 40 °C körüli hőmérsékleten járványok kitörésétől is tartani lehetett.

Június 23-án is minden szokás szerint zajlott: hajnalban Ádent rakétákkal és aknákkal lőtték, a frontokon szintén fellángolt

a küzdelem. Mindezekkel egyidőben az északi vezetés csapatösszevonásokat hajtott végre a város térségében (harckocsik, lövészpáncélosok, nehéztüzérség), és arra készült, hogy az Ádentől 25 kilométerre északra fekvő al-Vaht településnél áttörje a déli csapatok frontvonalát. A kormányerők vezetése felhívást intézett csapataihoz, hogy legyenek készen a döntő támadásra. Közben a lázadók légierije csapásokat mért a kormányerők állásaira, és 24 óra alatt három támadást hajtottak végre északi támaszpontok ellen (ismét bombázták Marib tartományt is).

Június 26-án az északi egységek elérték a déli főváros külvárosát, és elfoglalták a várostól 10 kilométerre lévő rádióadót. Megpróbálták továbbnyomulni az ádeni kőolajfinomító felé is. Másnap Ali Szalem al-Beid elnök visszatért Ádenbe, hogy jelenlétével lelkesítse katonáit. Azonban al-Beid ide vagy oda, az északi egységeknek sikerült behatolniuk a külvárosba, a város nagy részében pedig megszűnt a vízszolgáltatás. Még szintén e napon heves páncélos és tüzérségi csata bontakozott ki Áden körül. Ezekben a napokban az északiak nagyarányú erősítéseket küldtek a déli fővárosához közeli frontokra, támadásaik egyik fő célja most az Ádent Kis-Ádennel összekötő út elfoglalása volt (ennek birtoklásával szabaddá válik az út a déli olajfinomító felé).

Június 27–28-án az északi hadsereg sorozatvetőkkel lőtte Áden keleti részét, és továbbra is heves harcok dúltak a város körül minden fronton, köztük Áden központjától 10 kilométerre keletre is, ahol az északi csapatoknak sikerült elfoglalniuk a part menti utat. Június 31-ére a kormány katonáinak sikerült tartósan megszállniuk a város egyik területét, majd július 4-én hajnalban minden eddiginél pusztítóbb tüzérségi támadás érte Ádent.

Július 6-án, kedden a kormányerők bevették Al-Mukallat (a második legna-

gyobb dél-jemeni város), és a rádióban bejelentették az ádeni reptér elfoglalását is. Ez utóbbi állítás hamis volt, mert bár a déli erők a reptérnél is teret vesztek, lényegében visszaverték a repülőtér és környéke ellen intézett északi páncélos támadást. Al-Mukalla eleste pánikot eredményezett a várostól 30 kilométerre keletre fekvő As-Shihr (Shihr) olajterminálnál, mivel a harcok hamarosan az innen néhány kilométerre fekvő Rayan (Riyan) repülőtérénél folytak.

Az északi bejelentések komoly zűrzavart okoztak Ádenben is, és másnap hajnalban a legfontosabb vezetők elmenekültek a városból. A délelőtti folyamán még elkeseredett harcok dúltak Áden belső kerületeiben, de délutánra mindennek vége lett. A lázadók ellenállása a kormánycsapatok csapásainak sorozata következtében összeomlott. Az északi erők kb. 3000 foglyot ejtettek, és mintegy 8-10 000 déli katona menekült a szomszédos államokba, elsősorban Ománba. Áden elestével a jemeni polgárháború véget ért, és helyreállt az ország egysége. Al-Beid Omán felé menekült.

Veszteségek és a háború néhány jellegzetessége

A győzelem öröme néhány napig hatalmas fosztogatás folyt az elfoglalt területeken (még az iskolatáblákat is elvitték), amelynek során az északi konzervatív harcosok bántalmazták a lengébben öltözött nőket, és felrobbantották Áden egyetlen sörfőzdéjét is. A kormányzat viszont híveivel ellentétben mértékletességet tanúsított, és első lépésként általános amnesztiát hirdetett. A fogságba ejtett déli katonákat szabadságra küldték, majd északiakkal elegyítve új egységekbe szervezték őket. A szomszédos országokba menekült déli katonákra szintén kiterjesztették az amnesztiát, ha augusztus 15-ig hazatérnek (a katonák jelentős része élt ezzel a lehetőséggel). A háború kezdete

óta érvényben lévő rendkívüli állapotot feloldották, és megszűnt a kijárási tilalom is. Természetesen a Dél-Jemeni Köztársaság 16 volt vezetőjét háborús bűnösnek nyilvánították, de ők időben elmenekültek.

Szaleh elnök szerint a veszteség csupán 900 halott és 5000 sebesült, de a Szanaában állomásozó diplomaták szerint a halottak száma 6-7000, a sebesültek száma pedig ennek többszöröse volt. Az elnök az anyagi kárt 3 milliárd dollárra becsülte, ennek legnagyobb hányadát a fegyverek, járművek, katonai raktárak és építmények pusztulása tette ki.

A lehevesebb harcok a sivatagi katonai támaszpontok és az olajmezők környékén folytak, az olajvezetékek és a kutak közül mégis alig egy-kettő szenvedett komolyabb sérüléseket. Áden infrastruktúrájában ugyan jelentős károk keletkeztek, de a lakóépületeknek csak 1-2%-a rongálódott meg. A háborúról a katonai szakértők utólag úgy nyilatkoztak, hogy annak döntő pontja az al-anad-i katonai bázis elfoglalása volt.

A háború alatt a kormány katonái Larga-cil nevű depresszióellenes gyógyszerrel kaptak teljesítményük fokozására, míg délen helyenként heroinnal növelték a katonák harci kedvét (Jemenben egyébként megengedett a lágy drogok használata).

Természetesen a háború alatt az ENSZ és a környező országok számos kísérletet tettek arra, hogy a felek közt tartós tűzszünet jöjjön létre, és békésen rendezzék a konfliktust. E kísérletek azonban rendre kudarcot vallottak (egy Moszkvában megkötött tűzszünet például csak 20 percig tartott). Érdekes módon a háború vége felé több tűzszünet született, mint a konfliktus kezdetén. Ennek valószínű oka, hogy a győzelemre álló kormányerők a tűzszünetek alatt zavartalanul elvégezheték erőik átcsoportosítását, készleteik feltöltését, a szorongatott déli csapatok pedig örültek minden nyugalmasabb időszaknak.

Felhasznált irodalom

AMACZI VIKTOR – BOMBAY LÁSZLÓ – HÉJJA ISTVÁN: *A világ hadseregei*. Budapest, Zrínyi Kiadó.

Földünk országai. Budapest, 1976, Kossuth Könyvkiadó.

Katonai Almanach. Budapest, 1987, Zrínyi.

NAGY LÁSZLÓ: *Az arab országok története a XIX-XX. században*. Budapest, 1997, Eötvös Kiadó.

Officina Világévkönyv 94/95. Budapest, Officina Nova.

SZEGEDI NÁNDOR: *A világ országai*. Budapest, 1990, Kossuth könyvkiadó.

Források

A BT tűzszünetre szólította fel a jemeni erőket. *Magyar Nemzet*, [a továbbiakban MN.] 94/127. 1.

A jemeni elnök hajlik a fegyverszünetre. MN, 94/111. 2.

A jemeni háború. *Magyarország*, 94/23. 22.

A magyarokat is menekítik Jemenből. MN, 94/107. 7.

Aden Bombarded. *Time*, 94/26. 8.

Áden cáfolja a repülőter clestét. MN, 94/157. 2.

Áden előtt a jemeni front. MN, 94/144. 3.

Áden külvárosában az északiak. MN, 94/148. 2.

Ali szép, Ali jó. *HVG*, 94/21. 27.

Az ENSZ beavatkozását kéri Dél-Jemen. MN, 94/141. 2.

Budapest nem szállított fegyvereket. MN, 94/140. 2.

FISHER, DEAN – SIMMONS, ANN: Splitting at the Seam. *Time*, 94/21. 29.

Dél-Jemen elismerése? *HVG*, 94/23. 22.

Dél-Jemenben cáfolják a feltétel nélküli tűzszünet hírért. MN, 94/124. 7.

Dél-Jemeni kérclem a vérontás megszüntetéséért. MN, 94/113. 2.

Egyoldalú tűzszünet. MN, 94/134. 2.

Elmenekültek a dél-jemeni vezetők. MN, 94/158. 3.

Erőben az egység. *HVG*, 94/32. 27.

Észak és Dél harca folytatódik. MN, 94/108. 8.

Észak-Jemen Rijádot vádolja. *Magyar Nemzet*, 94/137. 2.

Észak-jemeni előrenyomulás. MN, 94/156. 3.

Folytatódó harcok Jemenben. MN, 94/128. 2.

Harcok az Áden körül. MN, 94/150. 2.

Járványok fenyegetik Ádent. MN, 94/155. 3.

Jemen ismét kettészakadhat. MN, 94/106. 2.

Jemen ügyében összeült a BT. MN, 94/126. 2.

Jemenben egyik fél sem képes gyors győzelemre. MN, 94/116. 3.

Menesztették a kormányfőt. MN, 94/109. 2.

No Cease-Fire in Yemen. *Time*, 94/24. 11.

Ománban az ádeni vezető. MN, 94/159. 2.

Polgárháború Jemenben. *HVG*, 94/19. 15.

Rakétákkal lőtték Ádent. MN, 94/146. 2.

Rakétatámadás Áden ellen. MN, 94/123. 2.

Rendkívüli állapot Jemenben. MN, 94/105. 2.

Scudokkal lőtték Szanaát. MN, 94/110. 3.

Szakadatlan harcok Áden körül. MN, 94/149. 3.

Tizenhét halott a dél-jemeni bombázásban. MN, 94/142. 3.

Törzsfejlövés. *HVG*, 94/18. 27.

Tűzszünet Észak és Dél között. MN, 94/152. 2.

Újabb bombatámadás az ádeni olajfinomító ellen. MN, 94/131. 2.

Yemen Peace Effort Rejected. *Time*, 94/23. 10.

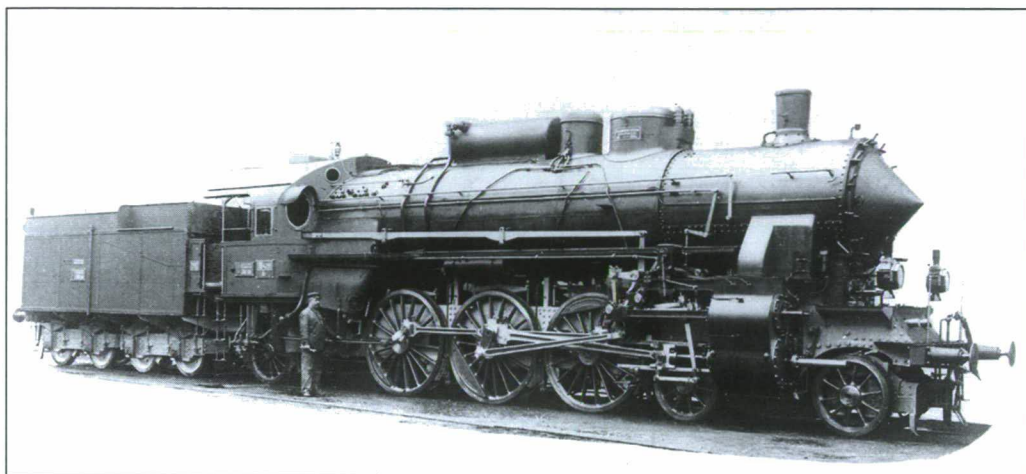


Felújítják a MÁV legszebb gőzmozdonyát?

Vasúti skanzenbe kerülhet a Matuska által felrobbantott mozdonytípus

A MÁV 301 sorozatú gőzmozdonya kora legmonumentálisabb, legerősebb gyorsvonati vontatójárműve volt Európában, az első világháború előtti magyar mozdonygyártás csúcsteljesítménye.

A trianoni határokon belül maradt hét mozdony továbbra is gyorsvonati fordákban teljesített szolgálatot. Az ország területének drasztikus csökkenése miatt rövidebb viszonylatokon, kisebb vonatokkal teljesít-



A MOZDONY GYÁRTÁSAKOR A BUDAPESTI GÉPGYÁRBAN

Az első darab 1911-ben hagyta el a MÁV Gépgyárat, és a későbbi években további huszonegy darab készült belőle. A mozdony gyors- és távolsági személyvonatokat továbbított azokon a vasútvonalakon, amelyek jelentős tengelynyomását elbírták. A híres Orient expressz állandó mozdonya volt Budapest és Bruck-Királyhida között. A gőzmozdony három hatalmas hajtott kerékpárjával, óriási gőzerejével akár tízkozis gyorsvonati szerelvényt is képes volt száz kilométeres sebességgel továbbítani.

A Tanácsköztársaságot követő román megszállás idején a mozdonyok közül tizenöt darabot elhurcoltak az országból. Romániai működésük vesszőfutásnak bizonyult, mert a kezelőszemélyzet nem ismerte, a vasútvonalak pedig nem bírták el.

ményüket nem tudták kihasználni. Ebből kifolyólag e típus további megrendelése nem volt indokolt.

A mozdonysorozat történetének mindenki által ismert eseménye a biatorbágyi vasúti merénylet. (lásd *Belvedere Meridionale*, 1994. 1-2. sz. 24-32.) 1931. szeptember 13-án a titokzatos Matuska Szilveszter felrobbantotta a biatorbágyi völgyhídon áthaladó 10-es számú bécsi gyorsvonat 301,001 pályaszámú gőzmozdonyát -, a mozdonysorozat első tagját. Huszonhatan meghaltak, a sebesültek száma több tucat volt. A „legszebb magyar mozdony” elvesztésébe belenyugodni nem tudó *Fialovits Béla*, az Északi fűtőház akkori főmérnöke újragyártatta a főbb alkatrészeket, és a mozdonyt fiókműhelyében újjáépíttette.

A mozdonyok további pályafutása eseményszegény. A háború után is szolgálatban állottak, és egészen a hetvenes évek elejéig vittek személyszállító vonatokat Miskolc és Budapest között. Selejtezésük után a megmaradt mozdonyokat többször is felajánlották a Közlekedési Múzeum részére, de a muzeológusok ebben az időben csak a vasúti járművek modelleiben láttak megőrizendő értéket. Két mozdony került el a lángvágót: a 006 és 016 pályaszámú paripák gépezetüktől megfosztva állomási fűtőgépekként szolgáltak évekig-évtizedekig – addig, amíg valakinek eszébe nem jutott megmentésüknek gondolata.

A Magyar Vasúttörténeti Park 2000. július 14-ei megnyitásával friss vér áramlott a vasúti muzeológiába. Végre a 301-es sorozatú mozdony felújításáról is döntöttek.

A rekonstrukció színhelyéül a nagykanizsai fűtőházat jelölték ki. *Illés Endre* fűtőházi főnök elhivatottsága, a dolgozók nagy szakértelme és a mozdony iránti szeretet meghozta gyümölcsét. Szinte poraiból élesztették újra az elfeledett legendát. A gépezet és a kazán rossz állapota a működőképes felújítást nem tette lehetővé, a mozdonyt

vasúti zsargonnal „hideg” megőrzésre szánják. A gépezetet az annak idején az istvántelki járműjavítóban kiállított 019-es gőzgépből pótolják – amelyet *Lányi Ernő* egy MÉH-telepről mentett meg az utókor-nak, még a hetvenes években. A kéményt a fűtőház maga csinálta. A négy hengerből csak a külsők által működtetett gépezet ill. rudazat készült el, a mozdonyfőkereten belülit nem állították helyre. A mozdony hajtása jelenti a felújítás legnagyobb problémáját: a hajtó- és csatlórudak hiánya miatt először más – e szerkezeti részükben hasonló – mozdonytípusokból próbálták pótolni az alkatrészeket, kisebb-nagyobb átalakítással. Azonban a 301-esnek minden más magyar mozdohnál nagyobb méretei miatt ez a terv meghíúsult. Új rudazat legyártására nem telik a költségvetésből. Ezek a nehézségek lassították ősz folyamán a felújítást.

A 301,016 egyik legnagyobb kincse lehet a vasúti muzeológiának, a honi és külföldi vasútbarátoknak. Még hiányosságaiban is lenyűgöző műszaki emlék, méltón hirdeti a jövődónek a magyar ipar egykori diadalát. Reméljük, nemsokára a vasúttörténeti parkban üdvözölhetjük.

MÁTHÉ ZOLTÁN



A MÁV 301.016 PSZ. GŐZMOZDONYA FELÚJÍTÁSA SORÁN
NAGYKANIZSA ÁLLOMÁSON

A Vasút&Modell felvétele

ENGI JÓZSEF

A közúti személyszállítás története

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

IV/2. rész A közlekedésrendészetről, a közúti közlekedés szabályozásáról és szervezéséről

Az előző részben bemutattuk a közlekedés szerepét és körülményeit a második világháború alatt, valamint a háború után az újraindulás nehézségeit és a fejlődés folyamatát. A megváltozott társadalmi-gazdasági életben a közlekedés szervezése és irányítása is sajátos fejlődési folyamaton ment át. Ebben a részben ezeket a lényegesebb intézkedéseket tekintjük át.

Budapest főkapitánya 1945. szeptember 12-én 18002/1945. sz. rendeletével a főkapitányság bűnügyi osztálya sérülési csoportjának keretében baleseti helyszínelő csoport felállítását rendelte el, és utasította a gépkocsi osztály vezetőjét, hogy a csoport részére a felmerülő szükségletek szerint egy gépkocsit bocsásson rendelkezésre. A baleseti helyszínelő csoport 1946. június és július hónapban 160 esetben vonult ki sérüléssel járó balesethez. A balesetekben 31 személy meghalt, 30 életveszélyes, 150 pedig súlyos sérülést szenvedett. Hatvan esetben gyalogost ütöttek el a járművek.

Az Ideiglenes Nemzeti Kormány 1945. szeptember 20-án kelt 8490/1945. sz. rendeletével kimondta, hogy „Nagy-Budapesten a rendőrhatalom teendőket és a végrehajtó szolgálatot a magyar államrendőrség budapesti főkapitánysága látja el.” A közlekedést ellenőrző őrszemélyzet feladata a gyalogosok közlekedésére, a villamosokra történő kapaszkodók

dásra, a le- és felugrálásra, valamint a kerékpárosokra terjedt ki. (1. ábra)

1945. szeptember 27-én ünnepélyes kezek között adták át az Oktogon téren az első forgalomirányító lámpát, amit egy szovjet őrnagy azért nem engedett üzemeltetni, mert a szovjet katonai járművek vezetői a zászlóval történő irányítást ismerték, és félt az esetleges balesetektől. (2. ábra) A közlekedési őrhelyek száma viszont folyamatosan növekedett, 1946 nyarán még 30, 1947 júniusában 36, novemberben 42, 1949 májusában már 63 őrhelyen irányította és ellenőrizte közlekedési rendőr a forgalmat. (3. ábra)

1945. december 19-én kelt 155.000/1945. BM rendelettel született meg a gépjárművek és a gépjárművezetők nyilvántartásba vételének szabályozása. Ez a rendelet az ország területét 23 gépjárműkerületre



1. ábra 1945 TAVASZÁN ILYEN „ZSÚFOLTAK” VOLTAK EGYES BUDAPESTI VILLAMOSOK. A KÍVÜL KAPASZKODÓK JEGYET SEM VÁLTOTTAK

osztotta. 1946. március 1-jétől csak olyan személy vezethetett közhasználatú gépjárművet, aki vizsgát tett az Országos Gépjárműügyi és Közúti Közlekedésrendészeti Bizottság (OGKB) által kijelölt bizottság előtt.

1946-ban megkezdődött a rendteremtés a gépjárművek körében. A közlekedésügyi miniszter a belügyminiszterrel egyetértésben adta ki 53.000/1945. /1946. I. 21./ KM sz. rendeletét a közúti forgalomban résztvevő gépjárművek és pótkocsik megvizsgálására, új forgalmi engedéllyel, igazolólappal és rendszámtáblával való ellátására, valamint a gépjármű jogos és valóságos üzemben tartójának megállapítása céljából.

1946. december 5-én kelt 608.400 sz. belügyminiszteri rendelet a gépjárművezetői engedélyek felülvizsgálatáról intézkedett. A rendelet végrehajtását 1947. június 1-jén kezdték meg. A rendelet a gépjárművezetői jogosítvány további érvényességét a rendőrhatalóságnál kiváltott „Igazolólap”, illetve „Kiegészítőlap” meglétéhez kötötte.

1946. december 24-én kelt 535.420/1946. sz. rendeletével hozta létre a belügy-

miniszter négy alosztállyal az Igazgatási Rendészeti Ügyosztályt. A gépjárműveket, a gépjárművezetőket és az autótaxi állomáshelyeket az Igazgatási Rendészeti Törzsosztályon tartották nyilván. A gépjárművek darabszáma rohamosan növekedett. 1947. január 1-jén már 18 900 nyilvántartott gépkocsi volt a fővárosban. A közlekedésrendészeti szakterület fejlesztése érdekében 1947-ben a BRFK Igazgatási Rendészeti Ügyosztályon belül létrehozta egy 30 fős közlekedési ellenőrző részleget.

1947 májusában a nemzetközi gépjárműokmányok kiállítását a 318.100/1947./V. 12./ BM sz. rendelettel újból szabályozták. A nemzetközi gépjárműforgalmi engedélyt és nemzetközi vezetői igazolványt a Köztársasági Magyar Automobil Club a magyar államrendőrség budapesti főkapitánysága vezetőjének mint gépjárműkerületi elsőfokú rendőrhatalóságnak láttamozása mellett állította ki, és egyidejűleg az állami jelzőtáblát is kiadta.

A belügyminiszter 1947. augusztus 14-én adta ki a városok és a községek csendjének fokozott biztosítása tárgyában a 323.600/



2. ábra FORGALOMIRÁNYÍTÓ SZOVJET KATONALÁNY BUDAPESTEN

3. ábra FORGALOMIRÁNYÍTÁS BUDAPESTEN AZ 1950-ES ÉVEKBEN



4. ábra MAGASÍTOTT FORGALOMIRÁNYÍTÓ ŐRHELY BUDAPESTEN, AZ 1950-ES ÉVEKBEN

1947. BM. Sz. rendeletét. A belügyminiszter az érdekelt miniszterekkel egyetértésben a következőket rendelte el: (kivonat)

1.§.

1. Városok és községek lakott területén levő nyilvános helyen és általában minden olyan helyen, amely a közönség által megközelíthető (közterületen, nyilvános előadásra szolgáló helyiségben, nyilvános étkező és szórakozó helyiségben, személyszállító járművön, középületek, bérházak folyosóin, lépcsőházaiban és udvarán, továbbá magánházak udvarán, stb.) a nyugalomra zavarólag ható és kellő gondossággal elkerülhető zajt okozni tilos.

2. Az 1. bekezdésben foglalt tilalomba ütközik különösen a városok és a községek területén levő nyilvános helyen:

a) hangos reklámkészüléknek engedély nélküli használata, nyitott ajtó vagy ablak mellett köznyugalmat háborító módon rádiózás, zenélés, éneklés;

b) jégnek, szénnek törése, továbbá fának rendőrhatalóság engedélye nélküli fűrészelése vagy aprítása;

c) árucikkeknek és sajtótermékeknek versengő ordítással kínálása;

d) fel- és lerakodásnál a rakomány elkerülhető zajjal dobálása;

e) teherrakománynak (ládák, vasrudak, tejeskannák, tüzelőanyagok stb.) megerősítéssel elkerülhető zajt okozó módon szállítása;

f) lármaival járó ipari tevékenység folytatása;

g) az úttestnek jármű- vagy gyalogosforgalomra rendelt részén lármas játék űzése (labdarúgás, görkorcsolyázás, stb.);

h) vasúti járművek közlekedésénél a vasúti jelzési utasításban megállapított jelzéseken kívül, valamint a vasúti járművek közlekedésénél – veszély esetét kivéve – hosszantartó hangjelzés (tűlkölés, csengetés, sípolás, fülsértő szirénabúgás stb.);¹

i) a jogszabályban meghatározott eseteket kivéve éles síp vagy füttyülés;

j) igavonóállatoknak hangos kurjongatással való biztatása, nyikorgó kerék és fékberendezéssel közlekedés;

k) általában akár emberi hanggal, akár hangszerrel vagy más eszközzel történő és köznyugalmat bármilyen módon zavaró lármakozása.

3. Az 1. bekezdésben foglalt tilalomba ütközik továbbá este 10 és reggel 7 óra közötti időben a városok és községek lakott területén levő nyilvános helyen:

a) rendőrhatalósági engedély nélkül zajos munkák végzése, zajjal járó rakodás, szállítás; ...

d) járművek ajtajának csapkodása és a járművezetők egymással vagy a közönséggel lármas társalgása; ...

3.§.

1. Városok területén levő gyárakban és ipartelepeken – veszély esetét kivéve kürttel vagy szirénabúgással jelzéseket adni tilos; ...

9.§.

1. A családfők, gyámok és felügyelők kötelesek gondoskodni arról, hogy a felügyeletük alatt álló gyermekek a rendelt rendelkezéseit és tilalmait megtartsák...

10.§.

1. A közúti forgalomba a csend és a nyugalom biztosítása érdekében:

a) a gépjárművezetőknek városokban a kézikürtön kívül csak a kézikürt hangjánál nem erősebb (tompított) hangú villanykürttel szabad hangjelzést adni;

b) városokban a rendőrhatalóság által megállapított főútvonalakon – közvetlen veszély esetét kivéve – gépjárművezetőknek hangjelzést használni tilos. Ezt a tilalmat a rendőrhatalóság más útvonalakra is kiterjesztheti;

Az a–b pontokban felsorolt rendelkezések nem vonatkoznak a közbiztonsági szervek, tűzoltók, mentők gépjárműveire, a

közhasználatú gépjárművállalatok rendszeres vagy idegenforgalmi járatot lebonyolító autóbuszaira.

c) lakott területen éjjel 10 órától reggel 7 óráig kürtjelzést egyáltalán tilos használni. Ez a rendelkezés a szolgálatban levő mentő- és tűzoltójárművekre nem vonatkozik;

d) gépjárművel az elkerülhetetlenül szükségesnél nagyobb zajt okozni, továbbá lakott területen a robbanómotorral hajtott gépjárműből az égési terméket hatásos és ki nem kapcsolható hangtompító kikerülésével a szabadba bocsátani, végül a motort nagy fordulatszámmal üresen huzamosabb ideig járatni (túráztatni) tilos; ...

11.§.

Amennyiben a cselekmény súlyosabb büntetőrendelkezés alá nem esik, a kihágást elkövető személy (gyermek elkövető esetén a családfe, gyám vagy felügyelő) 15 napig terjedő elzárással büntetendő...

* * *

1947. október 14-én kelt 329.000/1947. BM. sz. rendelettel alakult meg a Közlekedési Balesetvédelmi és Gépjármű-sportfejlesztési Tanács, amelynek feladatául írták elő a „közlekedési balesetek elleni védekezés fejlesztését, valamint a gépjárműversenyek színvonalának emelése érdekében történő tanácsadást és ismeretterjesztést” is. 1949-ben a forgalomellenőrök 83197 intézkedést hajtottak végre. Ez év tavaszán már hangszóróval felszerelt gépkocsi járta a főváros utcáit, és figyelmeztette a tilosban járó vagy szabálysértés elkövetésére készülő közlekedőket. Budapest utcáin fényképes plakátok is megjelentek, amelyek felhívást intéztek a gépjárművezetőkhez, a lófogató járműhajtókhoz, a kerékpárosokhoz és a gyalogosokhoz, hogy saját érdekükben is tartsák be a közlekedési szabályokat.

1950-ben a BM Közrendészeti Főosztályán belül 12 fővel létrehozták a Közlekedésrendészeti Alosztályt, május 27-én pedig

a budapesti főkapitányság keretén belül a Közlekedésrendészeti Osztályt, amely a szakterületeknek megfelelően alosztályokra tagozódott. A közlekedési ellenőrzési és szervezési alosztály feladata volt a közúti közlekedési rendészeti teendők ellátása, a közúti közlekedési rendészeti szolgálat ellátásának irányítása és ellenőrzése, a személy- és áruszállítás eszközeinek és közgeinek a közbiztonság és köztisztaság; valamint a lakosság jogos igénye szempontjából való ellenőrzése, a közúti közlekedési állapotokról és a közúti forgalomról adatok gyűjtése, közhasználatú járművek állomáshelyének kijelölése, az ezekre vonatkozó szabályok megtartásának ellenőrzése, a főváros közúti közlekedésének megjavítása érdekében javaslatok előterjesztése.

A Műszaki ellenőrző alosztály feladata a gépjárművek műszaki karbantartásának és a gépkocsiszínek (garázsok, műhelyek) ellenőrzése.

A Gépjármű alosztály feladata a gépjárműügyek, gépjárművezető ügyek és az ezzel kapcsolatos nyilvántartások vezetése.

A Közlekedési baleseti helyszínelő alosztály feladata a közúti közlekedési balesetek helyszínének felvétele, helyszínvázlatok elkészítése, közúti közlekedési balesetekről statisztikai adatgyűjtés.

A Közlekedésrendészeti Osztály létrehozásával történt meg először Budapesten, hogy a közúti közlekedésrendészettel kapcsolatos csaknem valamennyi feladatot egységes szervezetbe és irányítással összpontosították.

1950 végén jelent meg a belügyminiszter és a közlekedés- és postaügyi miniszter 2500/1950/XII. 1./ BM sz. rendelete, amely az első, 1930 óta érvényben lévő KRESZ után jelent meg, és a közlekedésrendészeti jogszabályokat egységes rendszerbe foglalta. Ebben a KRESZ-ben a gépjárműkerületek megegyeztek a megyék területével. Megváltozott a gépjárművezetői igazolvány, a

forgalmi engedély és a rendszám tábla. Az új KRESZ hat részből, 217 paragrafusból állt, és 51 féle közlekedési jelzőtáblát rendszerezített. Alkotói figyelembe vették a megváltozott közlekedési viszonyokat is, ezért a gépjárművek maximális sebességét lakott területen „fűvott” gumiabronccsal 40 km/óránban, megterhelt pótkocsit vontató sebességét 30 km/óránban, tömör gumiabroncsú gépkocsi sebességét 20 km/óránban határozták meg.

Az Országos Automobil Bizottság munkakörét (típusvizsgálat, rendszám táblával való ellátás, gépjárművek műszaki vizsgálata stb) a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közületi Gépjármű csoportja (KÖZ-GÉP) vette át. Ez a KRESZ volt a legrövidebb ideig hatályban.

1951-ben az ország gépjárműállománya meghaladt a 80 000-et, és azok többsége a fővárosban közlekedett. A gépjárműállomány és a közúti forgalom növekedése mellett nem változott sem az úthálózat, sem az utak átbocsátóképesége. Ez a körülmény megnehezítette a rendészeti feladatokat a forgalom zavartalanlásának biztosítása és a balesetek visszaszorítása tekintetében.²

1952-ben a közlekedésrendészet szervezete és létszáma ismét jelentősen megváltozott. A BRFK Közlekedésrendészeti Osztály rendszeresített létszámát 500 főben állapították meg. Az Osztály felépítését és feladatkörét a június 11-én kelt 00275/1952. BM IV. ÜCS sz. rendelet szabályozta. A szervezeten belül volt:

a) Forgalomirányító alosztály. Szervezte és irányította a forgalomirányító szolgálatot, és biztosította a forgalom zavartalanlását. Elbírálta Budapest területén a forgalomirányító órhelyek felállítását és megszüntetését. Biztosította a forgalom zavartalanlását nagyobb rendezvényeknél, fogadásoknál, sporteseményeknél. Gondoskodott a forgalomirányító szakkaderek utánpótlásáról és neveléséről.

b) Közlekedési és műszaki ellenőrzési alosztály. Az alosztály közlekedést ellenőrző csoportja biztosította Budapest területén a közlekedés rendjét, és állandóan ellenőrizte a közlekedésben résztvevő gépjárműveket, valamint a személy- és áruszállítás jogosságát és szabályszerűségét. Rendeletet adott ki a közlekedés megjavítása érdekében.

A garázs és gépjárművek műszaki ellenőrzését végző csoport ellenőrizte Budapest területén az összes garázst és telephelyet abból a szempontból, hogy az ott levő gépjárművek az előírt műszaki követelményeknek megfelelnek-e. Ugyanezen helyeken ellenőrizte a tűzrendészeti szabályok betartását. Részt vett a társaskocsik, villamosok és mozdonyok műszakrendőri bejárásán.

A helyszínelő és balesetvizsgáló csoport helyszínrajzot készített a közlekedési balesetekről és elkészítette a balesetek okára vonatkozó nyomozati jelentést. Vizsgálatot folytatott a balesetek körülményeinek és okainak megállapítása érdekében.

c) Agitációs és propaganda alosztály. Az alosztály a Belügyminisztériumtól kapott szempontok alapján szervezte és irányította Budapest területén az agitációs és propagandamunkát. Propagandaanyagot gyűjtött a balesetek elhárításának elősegítésére és ezeket az anyagokat üzemekben, gyárakban és tömegszervezetekben ismertették. Ebben a munkában szorosan együttműködött a társaságokkal és a tanácsokkal. Irányította és ellenőrizte a kerületek közlekedését javító propagandamunkát.

d) Vizsgáztató, nyilvántartó és statisztikai alosztály. Feladata volt az érvényben lévő rendeletek és a Belügyminisztériumtól kapott utasítások és irányítás alapján a gépjárművezetők és a gépjárművek vizsgáztatása. Nyilvántartotta a Budapest területén levő összes gépjárművet és gépjárművezetőt. A változásokat a nyilvántartásokon átvezette, kezelte és kiadta a budapesti kapitány-

ság területén levő gépjárművek rendszám-tábláját. Gyűjtötte és rendszerezte a közlekedési balesetek adatait, és statisztikai kimutatást készített a felsőbb szervek részére. A statisztikai adatok alapján megállapította a soron következő feladatokat, és azokat az illetékes osztályok részére megküldte.

Ezzel a szervezeti felépítéssel minden közlekedésrendszettel összefüggő munkakör és feladat egységes irányítás alá került, és kisebb módosításokkal évekig megmaradt.

1952-ben Budapesten számos közlekedésszervezési intézkedés történt. Közel 3000 méter lánckorlátot állítottak fel a gyalogosok közlekedésének szabályozására, 19 fontosabb útkereszteződés, útvonal és tér forgalmát rendezték, szabályozták a forgalmat a Nyugati pályaudvar és a Margit híd között stb. A forgalomirányító rendőrök munkájának biztosítása és egészségének védelme érdekében tíz nagy forgalmú útkereszteződésben magasított forgalomirányító őrhelyet állítottak fel. (4. ábra)

Javult az agitációs és propagandamunka is. 1952-ben több mint ezer előadást tartottak a budapesti üzemekben és iskolákban. A gyalogosan közlekedők részére nyolc oldalas képes brosrát adtak ki. A főváros négy forgalmas útkereszteződésében utcai hangosbeszélőt működtettek. A Közlekedésrendészeti Osztály és a Fővárosi Tanács két alkalommal összesen 65 000 forint jutalmat és oklevelet osztott ki a balesetmentesen közlekedő gépkocsivezetők között.

1952 decemberében már 162 nő dolgozott a Forgalomirányító Alosztályon. (5. ábra)

1953-ban megszüntették a központi rendőri büntetőbíráskodást, és ezt a hatáskört áttették a Közlekedésrendészeti Osztály hatáskörébe. Ekkor hozták létre az osztályon a Központi Közlekedési Bírságoló Csoportot. 1953-ban 2995 közúti baleset volt, 478-cal kevesebb, mint az előző évben, ami annak is betudható, hogy ebben az évben a BRFK

Közlekedési Osztálya és a KPM Autófelügyelet a balesetek számának csökkentése érdekében felhívással fordult a fővárosi közlekedési és szállítási vállalatokhoz, és „Vezess baleset nélkül!” elnevezéssel versenymozgalmat hirdettek meg a gépjárművezetők körében. A mozgalomhoz az első évben tizenegy vállalat csatlakozott, és évről évre nőtt a csatlakozók száma.

Az 1/1953./XII.4./ BM sz. rendelet (KRESZ) 1954. február 1-jén lépett hatályba. Három év elteltével az újabb KRESZ bevezetésére azért került sor, mert 1953 végén már közel négyszer annyi teherautó és közel ötször annyi autóbusz közlekedett az országban, mint 1938-ban, és a járművek is jelentős technikai változáson mentek keresztül. (Nagyobb sebességű és teljesítményű gépjárművek kerültek forgalomba.)

Az új KRESZ két részre tagozódott. Az I. rész a közúti közlekedés általános rendel-



5. ábra A NŐI RENDŐR SZÁZAD TAGJAI A FORGALOM ELLENŐRZÉSÉBEN IS RÉSZT VETTEK

kezéseit kilenc fejezetben, 130 paragrafusban foglalta össze, a II. rész a vegyes rendelkezéseket három fejezetben és 16 paragrafusban tartalmazta. Változás volt az is, hogy a rendszám táblákat nem a KPM, hanem a BM készítette el, és ő is rendelkezett velük. A közlekedési táblák száma 17-tel több, 59 lett. Az új jogszabály a balesetek elleni küzdelem szellemében a közlekedés gyorsabbá és forgalmasabbá tételére törekedett.

Ennek érdekében történtek például az alábbi módosítások is: a főútvonalon várakozni csak abban az esetben volt szabad, ha a közelben nem volt alacsonyabb rendű betorkoló útvonal. Országos főútvonalra történő ráhajtásnál a járművel meg kellett állni. Országos főútvonalon tilos volt állatot hajtani.

A városi főútvonalaknál a betorkoló mellékutcák felől megállást jelző sáv alkalmazását írták elő. Lakott területen a teherautók sebességét 23.00–04.00 óra között 50 km/óra-ra növelték. Az új jogszabály fokozottabb mértékben alkalmazta az útteszten a sávozásokat, a kijelölt gyalogátkelőhelyeken a gyalogosoknak adott áthaladási elsőbbséget. Megszűnt a követési távolság méterben történő megadása. Megszűnt a sokféle megkülönböztető jelzés, kizárólag a sziréna és a tűzoltókocsiknál a riasztócsengő maradt meg. A reflektorozásra szigorúbb szabályokat írt elő, a kerékpár fénye is csak 30 méterre lett vetíthetett előre. Állati erővel vont járművet piros prizmával kellett felszerelni, a motorkerékpárokat hátsó világtással kellett ellátni.

A Közlekedésrendészeti Osztály 1955 augusztusában 7 új oldalkocsis motorkerékpárt kapott, és így naponta 16-17 motoros járőr végezte az ellenőrzést a főváros területén. (6. ábra) Rendszeressé váltak a garázsellenőrzések is. Havonta 80-85 esetben végeztek utcai műszaki ellenőrzést, és több mint harmincféle plakátot és szórólapot



6. ábra MOTORKERÉKPÁROS RENDŐR
INTÉZKEDÉS KÖZBEN BUDAPESTEN
AZ 1950-ES ÉVEK ELEJÉN

adtak ki kétféle példányban. A bírságotlasi csoport munkája duplájára emelkedett. Nagy gondot jelentett, hogy a gépjárművek 1951 óta nem vettek részt műszaki szemlén, és a rendszám táblák gyártása is szünetelt. Már nem is adtak ki rendszám táblát, hanem azt a gépjármű tulajdonosa készítette el, amiből nagy káosz lett.

1956. január 26-án jelent meg 1009/1956. sz. minisztertanácsi határozat, amely előírta „a közúti közlekedés rendjének fokozottabb biztosítása érdekében külön társadalmi ellenőrző csoportot kell létrehozni”. Ez az önkéntes rendőri csoportok szervezéséről szóló 1066/1955./VII. 27./ MT sz. határozat kiegészítése volt. A társadalmi ellenőri csoportokat az ORK Vezető 20-

471/1956. sz. végrehajtási utasítása alapján a közlekedési osztályok szervezték. Egy csoport 8-10 közlekedési szakemberből állt, akik egy tiszt vagy tiszthelyettes irányítása alatt ellenőrizték a közlekedési szabályok betartását, ismertették a közlekedési szabályokat, közös razziákon, garázsellenőrzéseken vettek részt, sport és más rendezvények biztosításánál segítettek, a baleseti helyszínt biztosították a rendőr kitérkezéséig, stb.

1956 második felében több intézkedés történt a közlekedésrendészeti ügyintézés egyszerűsítésére. Az ORK Közlekedésrendészeti Osztálya több munkaterületet leadott fővárosi kerületi és megyei közlekedésrendészeti hatáskörbe. Ilyen volt például az ideiglenes igazolólapok és próbarendszám-táblák kiadása, alkatrészekből összeállított motorkerékpárok vizsgára bocsátásának engedélyezése, a külföldi gépjárművezetői igazolvány érvényesítése, műszakrendőri helyszíni bejárásokon való részvétel, a gépjármű méretein túl terjedő vagy a megengedettnél nagyobb súlyú rakományok szállításának engedélyezése, stb.

A Fegyveres Erők Minisztere 5006/1956./XII. 3./ sz. rendeletével elrendelte: (kivonat)

1.§. 1956. december 15-e és 1957. január 30-a között valamennyi gépkocsit (személy- és teherautót, autóbust, valamint különleges gépjárművet) felül kell vizsgálni.

2.§. A felülvizsgálat során a jogosan üzemben tartott gépkocsikat új orosz–magyar nyelvű igazolólapokkal és a gépkocsi szélvédőjének jobb oldalán elhelyezett felülvizsgálati bélyeggel kell ellátni...

6.§. 1957. január 30-a után csak olyan gépkocsival lehet a közúti forgalomban részt venni, amely új igazolólapokkal és felülvizsgálati bélyeggel van ellátva. A felülvizsgálati bizottság egy rendőrtisztból és egy műszaki szakemberből állt.

1957 közepére már kialakult a viszonylagos közlekedési rend a fővárosban, de a

forgalom növekedésével egyre több baleset történt. 1957-ben 3295 közlekedési baleset volt, 215 személy életét veszítette, 1471 pedig súlyosan sérült.

1957. június 15-től a 15649/1957. sz. BM közbiztonsági főosztályvezetői rendelkezéssel megszüntették a kerékpárok bejelentését és nyilvántartását. A 8/1957. sz. kormányrendelet és ennek végrehajtásáról szóló 2/1957. KPM. Sz. rendelet szabályozta az állami járművek üzemben tartását. A BRFK vezetőjének 220–320/1957./IX. 16./ sz. rendelete október 1-jétől megtiltotta Budapest közigazgatási területén a gépjárművek hangjelzését (tülkölést, villamoscsengést) és kitiltotta a főváros területéről (néhány peremkerületi rész kivételével) a traktorokat.

Az 1/1958./IX. 2./ BM–KPM sz. együttes rendelet szerint a közúti forgalomban részt vevő gépjárműveket új rendszám-táblával és forgalmi engedéllyel kellett ellátni, és ezzel egyidőben műszaki megvizsgálásukat is végre kellett hajtani. A vállalatoknál a telephelyen cserélték a rendszám-táblát, a magánjárműveknél több bizottság végezte a cserét. Összesen 44 192 gépjárművet rendszámoztak át, és műszaki hiba miatt 3190 gépjárművet vontak ki a forgalomból. A gépjárművezetői engedélyek cseréje során 78 226 vezetői igazolványt adtak ki.

A Közlekedést és Gépjárműveket Ellenőrző Alosztályon egész Budapest területére kiterjesztették a területfelelősi szolgálatot, amely nagyobb lehetőséget biztosított a megelőző munkára, mint a korábbi útvonal ellenőrzési rendszer. 1959 végén a területfelelősök munkáját már 365 társadalmi ellenőr segítette, és megkezdtek önkéntes rendőri csoportba szervezésüket. Ebben az évben tíz új BMW motorkerékpárt kapott az alosztály. 1959-ben 28-30 óránként irányították a forgalmat. Számtalán propaganda és felvilágosító munka is folyt. Közel egymillió példányban adtak ki különböző pro-

pagandaanyagot a gépkocsivezetőknek, lovashajtóknak, motorosoknak, gyalogosoknak, gyermekeknek, és 2236 előadást is tartottak. A „Vezess baleset nélkül!” mozgalomban már a 32 legnagyobb gépjárműparkkal rendelkező vállalat is részt vett.

1959. június 15-től a főkapitány 29/1959. sz. rendeletével korlátozta, illetve megtiltotta a főváros forgalmasabb területein a tehergépkocsik, lovaskocsik, kézikocsik és teherhordó triciklik forgalmát.

1959. július 1-jén lépett életbe a 30/1959./V. 10./ sz. kormányrendelet a gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról. Ezzel megszűnt az addig fennálló önkéntes szavatossági biztosítás.

Az 1960. esztendő fordulópont volt a balesetmegelőzési munkában. Június 1-jén Budapest Fővárosi Tanácsa kibővített végrehajtó bizottsági ülést tartott, amelyen részt vett a Budapesti Rendőrfőkapitányság, a KPM, valamint az Ipari és Közlekedési Állandó Bizottság képviselője. Ezen az ülésen fontos határozatok születtek egy átfogó balesetmegelőzési intézkedési terv kidolgozására. A munkabizottság nagy vitát folytatott a tartalmi és a formai kérdésekről. A viták során jött létre a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács, ami a főváros közlekedési vállalatait és azok szerveit, intézményeit, valamint társadalmi szerveit tömörítette magába. A FKBT a rendelkezésre álló szervezeti, anyagi és egyéb eszközökkel a lakosság különböző rétegei között a balesetek megelőzéséért tájékoztató, propaganda, oktató és nevelőmunkát fejtett ki.

1963. január 1-jén új KRESZ lépett életbe. A Közlekedésrendészeti Osztály egyik fő feladata volt a főváros új közlekedési rendjének kialakítása, az új KRESZ ismertetése a lakossággal és a személyi állománnyal. Az új KRESZ szerkezeti felépítése a nemzetközi gyakorlatot követte, és tovább javította a megfogalmazások közérthetőségét. Az első rész a közlekedésrendészeti hatásá-

gok jogkörét rögzítette, a második rész a közúti forgalom rendjét kilenc fejezetben határozta meg, a közúti jelzőtáblák és útburkolati jelek száma pedig 158-ra (!) emelkedett. A sorompók létesítésével kapcsolatban meghatározta, hogy hol kell sorompót felállítani, és bevezette a fénysorompó alkalmazását. Részletesen szabályozta a gyalogosok átkelésének rendjét és a párhuzamos közlekedést. Közérthetően meghatározta a jobbkézsabályt: mindig a jobbról közlekedő járműnek van elsőbbsége. A személygépkocsik sebességét lakott területen belül maximum 60 km/óra, lakott területen kívül 70 km/óra emelte, a motorkerékpárosok sebessége – ha a motoros és utasa bukósíkot nem viselt – 60 km/óra lehetett. Ez a KRESZ írta elő először, hogy a kerékpárokat elől és hátul ki kell világítani, és megtiltotta, hogy a kerékpárokat lámpa nélkül hozzák forgalomba.

A baleseteket növekvő számának visszaszorítására a közlekedésrendészet jelentős erőfeszítéseket tett, de a megnövekedett feladatok a korábbinál nagyobb apparátust és minőségileg alkalmasabb technikát igényeltek. A motorizáció gyors ütemű fejlődése arra készítette a kormányt, hogy határozatot hozzon a forgalombiztonság feltételeinek biztosítására és a közlekedésrendészeti tevékenység fejlesztésére. A kormányhatározat alapján jelent meg a belügyminiszter 0017/1963. (VIII. 12.) sz. parancsa a BM Közlekedésrendészeti Csoportfőnökség felállítására, amely négy alosztályt: Közlekedésszervezési, Forgalomellenőrző, Folyam- és Légiközlekedési és Közlekedési Nyilvántartó osztályt foglalt magában. A csoportfőnökség felállításával megszűnt a BM Közlekedésrendészeti Osztály és ezen belül a Légi rendészeti kapitányság is. A csoportfőnökség 1964. január 1-jén kezdte meg munkáját, feladata volt a minőségileg és mennyiségileg megnövekedett közlekedésrendészeti munka országos szervezése, összefogása, irányí-

tása és ellenőrzése. A közlekedésrendészeti szervek módosításáról az 1963. december 3-án kelt 008/1963. sz. belügyminiszter-helyettesi parancs rendelkezett. Budapesten a Közlekedési Osztály helyett megalakult a BRFK Közlekedésrendészet, aminek Közlekedésszervezési, Forgalmellenőrző, Forgalmirányító és Baleseti Helyszínelő és Vizsgáló Osztálya volt. Ezzel a szervezeti intézkedéssel a gépjárművek és a gépjárművezetők országos nyilvántartása a BM Közlekedési Nyilvántartó Osztály hatáskörébe került, a Központi Közlekedési Bíróságoló Alosztályt pedig a BRFK Igazgatásrendészeti Osztályához csatolták.

A Közlekedésszervezési Osztályon belül Forgalmatszervezési, Megelőző és Propaganda, Gépjármű és Gépjárművezető Nyilvántartó alosztályt hoztak létre. 1965 augusztusától az új járművek vizsgáztatása a MERKUR Vállalatnál központilag történt, ami jelentős megtakarítást jelentett a közlekedésrendészetnek.

Az országgyűlés által 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció kedvező légkört teremtett a technikai haladásból adódó feladatok megoldásához.

A fővárosban a forgalomtechnikai be rendezések fejlesztése javult. 1969-ben 66 ponton állandó, 30 helyen pedig ideiglenes jelleggel működött rendőrlámpa vagy karos forgalmirányító rendőr. A forgalmi rendet közel 12 ezer jelzőtábla és 36 ezer m² útburkolati jel biztosította.

A gépjárművek számának gyors növekedése, a közúti forgalomban való biztonságosabb részvétel érdekében a 2/1969./II. 27./ KPM sz. rendelet újból szabályozta a gépjárművezetők képzésének módját és a gépjárművezetői vizsgák rendjét. A rendelkezés értelmében a vizsgáztatást a KPM szabályozta, a rendőrség pedig a vizsgabizonyítványok alapján állította ki a vezetői engedélyeket, illetve érvényesítette a megfelelő járműkategóriára.

A 42/1970./X. 27./ sz. Korm. rendelet intézkedett a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításának bevezetésére. A jogszabály értelmében 1971. január 1-étől a Magyar Népköztársaság területén minden bel földi és külföldi rendszámú gépjármű üzemben tartója a gépjármű által belföldön okozott kár megtérítése céljából felelősségbiztosításban részesült.

A közlekedésrendészet fejlesztésére elég késedelmesen csak 1971 nyarán került sor, amikor az egész belügyi apparátust érintő átszervezésre került sor. A megkészt intézkedést bizonyítja, hogy ebben az évben csak Budapesten rekordot döntő, 7115 személyi sérüléssel járó közlekedési baleset volt.

A Minisztertanács 2024/1972./IX. 27./ sz. határozata nagy lendületet adott a balesetmegelőzési munkának, mert állami oldalról a belügyminisztert tette felelőssé a balesetmegelőzési propaganda irányításáért, és meghatározta a különböző állami szervek ez irányú tevékenységét is. Így alakult meg 1973. július 27-én az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács, amelynek elnökévé a belügyminisztert nevezték ki. Az országos szervezet célul tűzte ki a budapesti és megyei közlekedésbiztonsági tanácsok tevékenységének egységesítését, a korszerű és a leghatékonyabb balesetmegelőzési tevékenység megvalósítását.

* * *

A második világháborút megelőző években a magyar közlekedés gerince a vasút volt, gépjárműközlekedés pedig lényegében ekkor indult el a fejlődés útján. Az 1930-as évek végén a több mint 30 ezer kilométer országos közúthálózat 12%-a volt korszerű burkolattal ellátva, a közutakon pedig a lovas szekér volt a legelterjedtebb szállítóeszköz.

A második világháború befejezése után a közlekedés újjáépítésének három éves terve önálló részét képezte a gazdaság hároméves

tervének. A közlekedési tervben és az azt megelőző vitában egyértelműen tükröződött a koalíciós pártok egymástól eltérő elképzelése az egyes közlekedési ágak funkciójáról. Olyan elképzelés is volt, hogy a közúti közlekedés csak a vasút kiegészítésére vagy pótlására szolgáljon, mások viszont önálló, erős és a vasúttal versenyképes ágazattá akarták fejleszteni. A vita ekkor nem dőlt el, de a közlekedési beruházásokat a hosszú távú célok szolgálatába akarták állítani. A legnehezebb feladat a magyar közlekedési rendszer központilag irányított, életképes szervezetté történő átalakítása volt.

A hároméves terv azt a célt tűzte a közlekedés elé, hogy 1949-re a teljesítménye elérje az 1938. évi szintet. Miután a közlekedés ezt a célt elérte, a háború utáni helyreállítást a kormány befejezettnek nyilvánította. A tervgazdálkodás kiépítésének idején a magyar gazdasági vezetésnek nem volt megfogalmazott közlekedéspolitikája, a közlekedés a háború előtti rendszer és a szovjet modell elemeit elegyítette magába. A szállítási hiányok már 1948-49-ben kezdték szétfeszíteni a közlekedés újjáalakított szervezeti kereteit, de a közlekedés ágazati szervezete és kapacitásának struktúrája is egyre kevésbé felelt meg a szállítási igények összetételének.

A Teherfuvarozási Vállalatok 1948 novemberében történt megalakulásakor 123 gépjárművel rendelkeztek, 1950 végén pedig több mint kétezerrel. A vállalat 1949-ben 953 ezer tonnát, 1950-ben ennek közel ötszörösét fuvarozta. A dolgozók létszáma 1949 januárjában 292, az év végén 3771 fő volt. Az egyre növekvő szállítási feladatokat a TEFU vállalatok fejlődésük ellenére sem tudták kielégíteni, ezért a közületi és a vállalati gépkocsik gazdaságosabb kihasználását is célul tűzték ki. A kereslet és a kínálat összehangolására 1949-ben létrehozták a Szállítási Tervtanácsot, és előírták a szállítási tervbejelentési kötelezettséget. 1952-ben a

Szállítási Tervtanácsot Központi Szállítási Tanácssá alakították át.

1951-ben a Szállítási Tervtanács, 1952-től a Központi Szállítási Tanács évenként megrendezte a Tehergépjármű Közlekedés Országos Értekezletét. Ezeken az értekezleteken a mindenkor aktuális kérdéseken kívül főként a tehergépkocsik jobb kihasználásával foglalkoztak, amit pontosabb fuvarozástervezéssel és a tervek végrehajtásával akartak megvalósítani.

1952. szeptember 1-től a nagyobb fuvarozási vállalatoknál bevezették a kötbéres szerződéssel leköthető gépkocsik gazdaságos kihasználásának és szerződés szerinti foglalkoztatásának helyszíni ellenőrzését. Abban is megállapodtak, hogy a MÁVAUT és a TEFU ellenőrei mindkét vállalat gépkocsijait kölcsönösen ellenőrzik.³

A gépkocsik jobb kihasználásával kapcsolatos feladatokat határozatlan időre rögzítették, majd a következő értekezleten megállapították, hogy sem a fuvarozók, sem a fuvaroztatók nem tettek nagyobb erőfeszítést annak végrehajtására. Az ellenőrzések során azt is megállapították, hogy a menetlevelek vezetésével kapcsolatban is sok probléma van, az adatok hiányosak, nem pontosak, és a bejegyzett adatok sem mindig felelnek meg a valóságnak.

1952. december 17-én Békés megye fuvaroztató és fuvarozó vállalatainak mintegy 240 küldötte ült össze Békéscsabán a Vasutas Szakszervezet székházában. Az előadók többek között hangsúlyozták a szocialista együttműködés megszilárdításának szükségességét, a szállítástervezés fontosságát, a fuvarszközök helyes megválasztását és a szállítások helyes technológiai folyamatának megvalósítását. A hozzászólók a kritika és az önkritika fegyverével élve felszínre hozták azokat a hibákat, amelyek kiküszöbölésére az együttműködés megszilárdítása érdekében feltétlenül szükséges. Az értekezlet az alábbi határozati javaslatot fogadta el:

„1. A Központi Szállítási Tanács és a Közlekedésügyi Minisztérium VIII. Főosztálya hasson oda, hogy a diszpozíciók időben kerüljenek a vállalatokhoz.

2. Minden terveköttelezett vállalat készítsen és adjon be szállítási tervet.⁴

3. A fogaterő felmérését és rendelkezésre bocsátását meg kell szervezni.

4. A fogatok kirendeléséről a községi Tanácsok kötelesek kimutatását adni a kiállításra kerülő fogatok számának megjelölésével.

5. A járási tanácsok közlekedési előadói kötelesek havonta komplex brigáderkezeletet tartani a közlekedési vállalatokkal.⁵

6. Meg kell szervezni az éjszakai ki- és berakásokat.

7. Az árukiadási és áruátvételi szolgálatot a szállítások folyamatosságának biztosítása érdekében az eddigieknél hosszabb időre kell kiterjeszteni.

8. A szállítási terek készítésével kapcsolatos versenykihívások, valamint a különböző szállítási vállalatok díjszabásainak a szállítatók előtt való ismertetése céljából külön értekezlet hívandó össze.

9. A MESZÖV a Közlekedési Osztály által összehívott értekezleteken képviseltesse magát.”

A határozat egyes pontjainál a határidőket és a felelősöket is feltüntették.

A megyei tanácsok közlekedési osztályának szállítási előadója a helyi jellegű fuvarozások segítője és irányítója volt, aki összefoglalta a Belspedtől, a gazdasági vasutaktól és a kordélyos vállalatoktól beérkezett szállítási terveket és közben tartotta a fogatkirendeléseket is. A megyei tanácsok szakosztályainak és az érdekelt közlekedési vállalatok képviselőinek részvételével operatív bizottságok is működtek. E bizottságok feladata volt közös megbeszélés alapján a szállítási feladatok teljesítésére történő mozgósítás, és annak megvizsgálása, hogy a tárgyhónapban mennyi fogaterőt kell kirendelni. A

fogaterő kirendelésével kapcsolatban is sok probléma volt. Megállapították, hogy nem megfelelő a fogattulajdonosok felé végzett felvilágosító munka. A tanácsok a mulasztókat rendbírsággal büntették, de ez nem ösztönözte a fuvarozókat arra, hogy a kirendeléseknek eleget tegyenek. Több esetben az is előfordult, hogy a megyei tanácsok érdekelt szakosztályai között nem volt meg a szükséges összhang. Az ipari és mezőgazdasági osztály egymástól függetlenül végzett fogatkirendelést, holott erre csak a közlekedési osztály volt jogosult.

Az 1953. év második negyedétől a célfuvarozási vállalatoknak is meg kellett szállításaikat tervezni. Fel kellett mérni a célfuvarozási vállalatok kapacitását és az ezekkel meg nem oldható fuvarfeladatokat kellett bér- illetve TEFU kocsikra tervezni. Mindkét tervet külön-külön árufajtrákra kellett az előírt nyomtatványon elkészíteni, és azt február 20-ig a Központi Szállítási Tanácson keresztül a KPM Gépjármű-közlekedési Főosztályához juttatták el. A havi diszpozíciókat vállalati és területi munkahelybontásban, a gépkocsik számának, kapacitásának és a megmozgatásra kerülő súly megjelölésével a tárgyhónapot megelőző hónap 20-áig a TEFU Központ forgalmi osztályának megadták.

1953 márciusában a Közlekedési Minisztérium X. Mélyépítési főosztálya utasította a a felügyelete alá tartozó vállalatokat, hogy munkahelyeiken teremtsék meg a TEFU gépkocsik 23 órás és munkaszüneti napokra is kiterjedő foglalkoztatásához szükséges feltételeket. Ennek megfelelően a TEFU Központ is felhívta az összes TEFU vállalat figyelmét, hogy a mélyépítő-ipari munkahelyekre vonatkozó kötbéres fuvarozási szerződések megkötésénél legalább munkanapokon feltétlenül ragaszkodjanak a 23 órás foglalkoztatáshoz. Ugyanekkor a Közlekedésügyi Minisztérium 3000 forintos célprémiumot tűzött ki olyan javaslat kidolgozásá-

ra, amely megoldja azt, hogy a gépkocsivezetők állandóan ugyanazon a gépkocsin teljesítsenek szolgálatot. A TEFU Központ már korábban, 1953. január 1-től elrendelte, hogy a gépkocsivezetőnőket 3 tonnás vagy ennél nagyobb gépkocsikra beosztani nem szabad. Azokat a gépkocsivezetőnőket, akiket nagyobb teherbírású gépkocsikon foglalkoztattak, orvosi vizsgálatra küldték annak megállapítására, hogy egészségi állapotukra a nehéz gépkocsikon való szolgálat nem gyakorol-e káros hatást. Az orvosi vizsgálat eredményétől függően került sor a kisebb gépkocsikra történő átirányításra.

A TEFU Központ 1953 elején a távolsági forgalomban közlekedő tehergépkocsik pótfuvarral történő fokozottabb kihasználása, valamint annak érdekében, hogy a közületi és a célfuvarozási vállalatok gépkocsijai részére is elősegítsék a fuvar biztosítását, menetirányítási segédeszköz használatát rendelte el.⁶ A különböző szervezési intézkedések ellenére a korlátozott számban rendelkezésre álló gépkocsipark gyakran így is kevés volt a fuvarozási igények kielégítésére. Ennek azonban az is oka volt, hogy sokszor olyan nagy távolságú fuvarozások is gépkocsival történtek, amelyek vasúton gazdaságosabbak lettek volna. A másik ok a pótkocsiktól való idegenkedés volt. A fuvaroztatók általában nem vették szívesen, ha az igények fedezésére pótkocsit is kaptak. A kifogások között említették, hogy nehézségeik vannak a telephelyi fel- és lerakásnál, nincs fordulási lehetőség, vagy egyszerűen kijelentették, hogy a pótkocsit nem tudják használni. Ezt bizonyítja az is, hogy az I. számú Budapesti Teherfuvarozási Vállalat 216 pótkocsijából 1953 februárjában csak 16 darabot igényeltek a fuvaroztatók. A problémával a Központi Szállítási Tanács is foglalkozott. A TEFU és a Közlekedési Minisztérium VI. főosztálya személyes tárgyalásokon szorgalmazta és a fuvaroztatóknál a helyszínen is megvizsgálta a pótkocsis

szerelvények minél szélesebb körű alkalmazásának lehetőségét.⁷

A tehergépjármű közlekedés dolgozóira váró feladatokkal, a fuvarozásszervezés megjavításával és a tehergépkocsik jobb kihasználásával foglalkoztak 1953. június 26-án a III. Tehergépjármű Közlekedési Országos Értekezleten is.⁸ Szintén a gépkocsik jobb kihasználásával foglalkoztak júliusban a teherautó-fuvarozási központban tartott országos menetirányító értekezleten. Ugyanekkor a TEFU Központ több fontos rendelkezést adott ki a vállalatnak. Ilyenek voltak például:

1. A 30 kilométernél távolabb közlekedő tehergépkocsikat az induló járatok előjelentési naplójába kell bevezetni, függetlenül attól, hogy a tehergépkocsit elő kell-e jelenteni.

2. A TEFU vállalatok naponta 20 órától 6 óráig kötelesek jelentést adni a budapesti forgalomirányítási csoport által előjelentett gépkocsik kihasználásáról, valamint az előjelentés nélkül érkezett tehergépkocsikról.

3. A közületi és célfuvarozási vállalatok üresen visszatérő tehergépkocsijait elő kell jelenteni a rendeltetési állomáshoz legközelebb levő TEFU vállalatnak.

Ezekkel az intézkedésekkel a budapesti főmenetirányítási csoport jobban tudta ellenőrizni az egyes megyék területéről kifutó gépkocsik pótfuvarral való ellátásának megszervezését.⁹

A tehergépkocsik korabeli állapotára jellemző volt, hogy azok egy része műszaki szempontból nem felelt meg azoknak a követelményeknek, amit a KRESZ a forgalom biztonsága érdekében kötelezően előírt. A TEFU Központ ezért utasította vállalatait, hogy a legnagyobb gondot fordítsák a tervszerű, megelőző karbantartás minőségének megjavítására, aminek elemi fontosságú tartozéka a gépkocsik mindennapos gondozása, amit a gépkocsivezető tartozik elvégezni. A műszaki ellenőrök és a garázmesterek

a korábbinál még fokozottabb módon voltak kötelesek ellenőrizni, hogy a gépkocsivezetők a napi gondozást hogyan hajtják végre. A TEFU Központ arra is utasította valamennyi vállalatát, hogy a gumiabroncsok selejtezésekor értesítsék a helyi Belsped vállalatot a lovaskocsikra még alkalmas gumiabroncsok további felhasználásnak biztosítása érdekében. Az így átadott gumiabroncsok helyett a Belsped ugyanolyan súlyú gumiabroncs cserére volt köteles.¹⁰

Minden évben visszatérő probléma volt a mezőgazdasági begyűjtési szállítási feladatok megoldása. A Minisztertanács ennek megoldására, szervezésére, irányítására és ellenőrzésére Begyűjtési Szállítási Operatív Bizottságot létesített. A Bizottság komoly erőfeszítésekkel igyekezett a begyűjtési feladatokhoz szükséges tehergépkocsikat az állami gazdaságok, a termelőszövetkezetek, a terményforgalmi vállalatok, a szövetkezeti felvásárló vállalatok, a MEZŐKER-vállalatok és a malmok részére biztosítani.

Évenként visszatérő probléma volt, hogy az erőfeszítés csak a gépkocsikat biztosító szervek részéről történt meg, az áru kiadásának, átvételének folyamatosságát és a rakodást az illetékesek nem biztosították, a szükséges tárolóhelyeket nem készítették elő, még megfelelő számú rakodómunkásról sem gondoskodtak. A begyűjtést végző szervek tervszerűtlenül igényelték a tehergépkocsikat, a begyűjtésre biztosított gépkocsikat is sokszor más feladatokra használták fel. (7. ábra) Az előjelentés sem volt kellően megszervezve, a gépkocsik sokszor fölöslegesen tettek meg üres kilométereket, az árut is gyakran különböző helyekre fuvarozták, amíg valahol az átvétel megtörtént. A begyűjtési feladatok sikeres lebonyolítása érdekében az irányító, szervező és ellenőrző munkába a közlekedési és begyűjtést végző tárcák, valamint azok középszervei is bekapcsolódtak. Ehhez a munkához sok személygépkocsira volt szükség. A Vidéki Taxigye-

sülés a különböző tárcák részére sok-sok személygépkocsit bocsátott rendelkezésre, és ha ez kevés volt, a budapesti taxivállalat is segítséget nyújtott.

1953-ban a bő termés különösen komoly szállítási feladatokat jelentett. A fuvarfeladatokat már nem lehetett csak gépkocsikkal megoldani, ezért a szekérfuvarozást is be kellett vonni már a begyűjtési munkák kezdetén. Az állami gazdaságok gabonabegyűjtéséhez 1500 fogatot kellett volna biztosítani, de ez csak 1060 fogat erejéig sikerült. Az ellenőrzések során azonban megállapították, hogy a mezőgazdaságban „lazaság” uralkodik a fogateszközök kihasználásában. Az állami gazdaságok megfelelő szervezéssel saját fogateszközökkel is megoldhatták volna a gabonabegyűjtést, és nem kellett volna a Belsped fuvareszközöket kivonni a közúti forgalomból. A fogatokat igénybevevők tervet sem adtak be, és ezzel megnehezítették a Belsped vállalatok tervszerű munkáját.¹¹

A tehergépkocsi közlekedés a folyamatosan növekvő szállítási feladatokat egyes vélemények szerint csak akkor lett volna képes maradéktalanul megoldani, ha megszüntetik a sok esetben ésszerűtlenül végzett hosszútávú fuvarozásokat. A 4215/1949. sz. Korm. rendelet a közületi és célfuvarozási vállalatok tehergépkocsijaival végzett fuvarozásokra körzethatárokat állapított meg. Ez a rendelkezés azonban nem vonatkozott a TEFU vállalatok gépkocsijaival végzett fuvarozásokra, azokat a MÁV-TEFU szerződés szabályozta. A szerződés értelmében amennyiben hatósági korlátozás nem áll fenn, 150 km-en belül bármilyen árufajtát szabadon lehet fuvarozni. Ezzel a lehetőséggel sok fuvaroztató visszaélt, és olyan fuvarozásokat is végeztetett TEFU gépkocsikkal, amelyek vasúton is lebonyolíthatóak lettek volna. A KPM. VI. Autóközlekedési Főigazgatósága a visszasságok megszüntetése érdekében felülvizsgálta a körzethatár-

túllépési engedélyeket a TEFU gépkocsikkal végzett fuvarozásokra vonatkozóan, és szűkebb körzethatárokat tervezett megállapítani. A célfuvarozási vállalatok részére engedélyezett 50 km-es fuvarozási körzethatárt 30 km-re csökkentették.

1953 végén több ezer vagon cukorrépat kellett gépkocsival a vasútállomásokra és kisebb részben a cukorgyárakba szállítani. A feladatok végrehajtását vizsgáló bizottság a TEFU menetlevelek ellenőrzése során megállapította, hogy a tehergépkocsik nagyobb része a teljesíthető fordulók számának alig egyharmadát teljesítette. Ennek oka főként a rakodási idő túllépése, műszaki hiba és egyes gépkocsivezetők fegyelmezetlensége volt. Jobb gépkocsikihasználást a TEFU vállalatok fokozottabb műszaki karbantartással, egy-egy gépkocsioszlop gyakori ellenőrzésével, a cukorgyárak szállítási ügyeit intéző dolgozójával folytatott személyes tárgyalásokkal igyekeztek elérni. (8. ábra)

A Begyűjtési Szállítási Operatív Bizottság október 20-i ülésén a Bel- és Külkeres-

kedelmi Minisztérium képviselőjének javaslatára határozatot hozott, amely szerint bizottságot létesítettek a begyűjtési szállítási feladatok hiányosságainak feltárására és ennek alapján megfelelő javaslat kidolgozására, amivel kellő időben biztosítható lesz a következő évi gépkocsifuvarozás feladatainak maradéktalan végrehajtása.¹² (9. ábra)

A gazdaságtalan gépkocsifuvarozások elleni küzdelem eredményességét a fuvarozó és fuvaroztató vállalatok szoros együttműködésétől várták, de a gyakorlatban ez nem mindig volt tapasztalható. A számtalan problémából és a tett intézkedésekből az alábbiakat válogattuk:

– Sok esetben a fuvaroztatók fuvardíj-fizetési kötelezettségüknek sem tesznek eleget.

– A fuvaroztatók a fuvardíj kifizetése után a gépkocsit tetszés szerint használják.

– A fuvarozó vállalatok még mindig a bevételt és az árutonnakilómetert tartják a legfontosabbnak, és harmadrendű kérdésnek tartják a gépkocsik valóságos kihasznál-

Vegye ki jobban a részét a begyűjtésből a Begyűjtési Szállítási Vállalat

A terménybegyűjtés idején az autóközlekedési vállalatok a terményforgalmi szervek részére szükséges gépkocsimennyiséget ez ideig minden esetben biztosították. Ezenfelül sok esetben elősegítették a malmok és a cseretelepek közötti közúti szállítások gyors lebonyolítását is.

Az ellenőrzések során megállapították, hogy amíg az autóközlekedési vállalatok a terményforgalmi vállalatok és a malmok részére a legnagyobb erőfeszítéssel tudják csak biztosítani a szállítások lebonyolításához a szükséges fuvarszközöket, addig a Begyűjtési Szállítási Vállalat — holott e szállítási feladatok ellátása profiljába tartozik — nagy mennyiségű szabad kapacitású gépkocsit ajánl fel a vidéki autóközlekedési vállalatok menetirányítóinak. A bajai és a kecskeméti AKÖV működési területén pl. augusztus hónapban alig egy hét alatt a Vállalat következő gépkocsijai részére biztosítottak a menetirányítók részben távolisági, részben helyi fuvarfeladatokat:

az FC—819. frsz. tdk. részére 16-án és 17-én;
az FD—268. frsz. tdk. részére 19-én;
az FH—102. frsz. tdk. részére 17-én;
az FH—749. frsz. tdk. részére 17-én és 19-én;
az BH—874. frsz. tdk. részére 16-án;
az FI—381. frsz. tdk. részére 15-én, 16-án és 19-én;
az SB—325. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én, 15-én, 18-án;

az SB—328. frsz. tdk. részére 19-én és 20-án;
az SB—550. frsz. tdk. részére 15-én;
az SC—290. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én, 12-én, 13-án, 15-én és 16-án;

az SL—368. frsz. tdk. részére 6-án, 10-én, 11-én és 12-én;
az SL—382. frsz. tdk. részére 3-án, 10-én, 11-én, 12-én, 13-án, 15-én és 17-én;

az SL—509. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én és 17-én;
az SL—528. frsz. tdk. részére 10-én;
az SM—597. frsz. tdk. részére 15-én;
az SN—322. frsz. tdk. részére 15-én;
az SL—736. frsz. tdk. részére 23-án;
a VE—388. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én, 12-én, 13-án, 17-én, 18-án, 19-én és 22-én.

Ezek a profilon kívüli szállítások, illetve ez a szabad gépkocsi kapacitás egyrészt azt bizonyítja, hogy a Begyűjtési Szállítási Vállalat vidéken a malmok ellátásához és a cseretelepek feltöltéséhez jól felhasználható, igen számottevő kapacitással rendelkezik. Másrészt a felügyeleti szervek sem igyekeznek kellő átcsoportosítással a szabad kapacitásként mutakozó gépkocsikkal a begyűjtési szállítási feladatok zökkenőmentes teljesítését elősegíteni.

7. ábra SOK KRITIKA ÉRTE A BEGYŰJTÉSBEN FOGLALKOZTATOTT GÉPKOCSIK FELHASZNÁLÓIT

Jobb szervezést a cukorrépaszállításoknál!

A szegedi és a debreceni autóközlekedési igazgatóságok jelentése szerint szeptember hó 5. és 10-ike között az érdekeltek AKÖV-ök megkezdtek a cukorrépaszállításokat a szolnoki, a sarkadi és a mezőhegyesi cukorgyárak részére.

Az autóközlekedési szervek jó szervezési munkával minden lehetőséget elkövettek, hogy a cukorgyárak folyamatos munkájának biztosítása érdekében a tehergépkocsikon történő cukorrépaszállítás zavartalanul bonyolódjék le. Sajnos, egyes cukorgyárak részéről nem minden esetben tapasztalható ilyen törekvés. Pl. a szolnoki Cukorgyár örménykúti munkahelyén a répaöldről sokszor 80–90 kg-os

kupacokból kell a gépkocsikat megrakni, s ez természetesen az autóközlekedési vállalatok által elvárt súlymennyiség nem teljesítését, a gépkocsik indokolatlan várakoztatását és a szükségességénél több gépkocsi igénybevételét idézi nem egyszer elő.

Az ilyen eljárás gondatlan, helytelen szervezésre vall. A cukorgyárak igyekezzenek a szervezés terén fellelhető hibákat kiküszöbölni, mert ellenkező esetben az autóközlekedési vállalatok feladataikat nem tudják teljesíteni, elégséges gépkocsi nem fog rendelkezésre állni és akadályoztatva lesz a cukorgyárak folyamatos termelése.

8. ábra A GÉPKOCSIK JÓ KIHASZNÁLÁSÁNAK ALAPVETŐ FELTÉTELE VOLT A JÓ EGYÜTTMŰKÖDÉS

lását és a súlymozgatás mérvét. Így fordulhatott elő, hogy a fuvarozó a tervét teljesítette, de az elfuvarozásra váró árumennyiség nagy részét nem továbbították.¹³

– A vidék jobb áruellátása érdekében az Autóközlekedési Főigazgatóság a MÁV és a SZÖVOSZ megvizsgálta azokat a helységeket, amelyek áruellátása vasúti fuvarozással nem biztosítható. A közösen lefolytatott vizsgálat célja volt, hogy mindegyik helységet bekapcsolják a TEFU, MÁV vagy SZÖ-

VOSZ vidéki tehergépkocsi darabárus járatainak útvonalába és kiküszöböljék a párhuzamos járatokat.¹⁴

– A szolnoki AKIG a tehergépkocsik gazdaságos kihasználása, a részterhelésű és üres menetek csökkentése érdekében diszpécserhálózatot szervezett. A diszpécserknél történő jelentkezés minden a területen áthaladó autóközlekedési vállalat gépkocsijára nézve kötelező volt. A diszpécser szolgálati helyeket a városokban és a községek-

Gépkocsik a begyűjtés területén

A mezőgazdasági termények betakarítása, a lakosságnak gyümölcssel és zöldségfélékkel történő ellátása komoly feladatok ról mind az autóközlekedéssel vállalatok, mind a begyűjtést végző fuvarozatok részére. Általánosságban megállapítható, hogy a mezőgazdasági termékeknek a begyűjtése a folyó évben a múlt évéhez képest szervezetesebb, gazdaságosabb. Ennek ellenére azonban még most is számos hiányosság tapasztalható egyes fuvarozók és fuvarozatok munkájában.

Számos esetben tapasztalható, hogy a begyűjtést végző gépkocsikat 1–2 órai késéssel állítják ki fuvarba. Ennek a késői kocsiállításnak leggyakrabban a gépkocsik meghibásodása, illetve azok javítása az oka. De nem egyszer súlyos mulasztás terheli emiatt az autóközlekedési vállalatokat is. A Kaposvári Autóközlekedési Vállalat vezetője pl. augusztus 9-én 5 órakor a gépkocsivezetők részére tervismertető értekezletet tartott, aminek következtében az értekezletre visszatartott mintegy 25 gépkocsivezető csak 2–3 órai késéssel tudott fuvarba indulni.

Komoly hiányosság mutatkozik több, a Begyűjtési Minisztérium és a Szövetség felügyelete alá tartozó fuvarozató munkájában is. A Begyűjtési Minisztérium a szükségesen több gépkocsira tervez, amelynek káros következménye a fölösleges gépkocsiátcsoportosítás. A Szolnoki megyei Terményforgalmi Egyesülés augusztus első dekádájára kiutalt 19 gépes és 6 pótkocsiból csak 15 gépkocsit foglalkoztatott. A Fejérmegyei Terményforgalmi Egyesülés 11 db. gépkocsi helyett 7-et, a Veszprémi Terményforgalmi Egyesülés 8 kocsi helyett csak 4-et vett igénybe. A Zalamegyei Terményforgalmi Egyesülés a be-

gyűjtési feladatokra kiutalt gépkocsiból 3 db.-ot lemondott.

A Középmagyarországi Földművelésügyi Kirendeltség Szállítási Vállalatának Székesfehérvári Kirendeltsége 5 db. begyűjtési kocsihoz csak egy db.-ot tudott begyűjtési feladatokkal ellátni. A Zalamegyei Földművelésügyi Kirendeltségére bocsátott 7 db. gépkocsiból csak 5-öt, a Kaposvári FMSz. Szállítási Vállalat a részére begyűjtési célokra kiutalt 10 gépes- és 2 pótkocsi helyett csak 5 gépkocsit tudott foglalkoztatni begyűjtési munkában.

Szervezetlenség tapasztalható itt-ott a Szövetség szállításaiban is; a dunaföldvári kirendeltségénél történő fölösleges árumozgatás. Pl. VIII. hó 5-én az YE–168. frsz. gépkocsi Budapestről 40 q paradicsomot szállított Bonyhádra, VIII. hó 6-án Dunaföldvárról 40 q zöldbabot fuvarozott Budapestre és Budapest Nagyvársátelepről visszútban 40 q paradicsomterheléssel tért vissza Szekszárdra, a Dunaföldvári FMSz. rendelkezése alapján.

A Bajai F. M. Száll. Vállalat a begyűjtési gépkocsikkal sorozatosan profilon kívüli feladatokat lát el: VIII. hó 9-én a 065418., 065581., 065483. és a 065996. sz. menetlevelek szerint a Sükösd Tőzgebánya részére tőzeget fuvarozott Sükösd bányá –Baja vasútállomás viszonylatban.

Korántsem mondható a begyűjtési munka a többi begyűjtést végző szervek területén sem hibátlannak. Tennivaló mutatkozik a helyes fuvarozásszervezésben, a gépkocsiigénylésekben, a rakodási idő csökkentésében és a fölösleges gépkocsiállások megszüntetésében, valamint az áruk előkészítésében is. E hibák kiküszöbölésével lehet csak gépkocsival elvégzendő begyűjtési szállítások zavartalanítását biztosítani.

9. ábra PÉLDÁK AZ 1954-BEN ELŐFORDULÓ FUVAROZÁSSZERVEZÉSI „NEHÉZMÉNYEK”-BŐL

ben irányító táblák jeleztek. A szolnoki Igazgatóság területén az alábbi helyeken működtek diszpécserok: Szolnok, Karcag, Mezőtúr, Tiszafüred, Gyöngyös, Pásztó, Hatvan, Füzesabony, Petőfi-bánya, Jászberény, Heves, Szentmártonkő, Jászsó-szentgyörgy, Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Kiskőrös, Solt, Cegléd.¹⁵

– 1954 márciusában a minisztertanács határozatot hozott arra vonatkozóan, hogy a közúti személy- és áruforgalmat az Államrendőrség és a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium szervei közösen ellenőrzik. A határozat és a KPM végrehajtási utasítása alapján történt a KPM Közúti Forgalmat Ellenőrző Osztály (Budapest, VIII. Baross u. 76.) felállítása. Az ellenőrök munkába állása jó alkalom volt arra, hogy a személy-

és tehergépkocsik üzemen tartásáért felelős vezetők és dolgozók újlag áttanulmányozzák a gépjárművek foglalkoztatására vonatkozó összes szabályokat, és mindent megtegyenek a gépjárművek valóban gazdaságos és rendeltetésszerű foglalkoztatása érdekében.¹⁶

1954. augusztus 1-jétől valamennyi teherfuvarozási vállalatnál bevezették a gépkocsivezetők premizálását. A premizálás alapja a távolságtól függő normán felüli súlyszállítás volt. A súlyszállítási norma megállapítása minden esetben az útviszonyoktól is függött. Ha a teljesítményre fordított idő kevesebb volt, mint a norma szerinti idő, akkor a megtakarított idő jelentette a túlteljesítést. A premizálás bevezetésétől azt várták, hogy az nagy mértékben előmozdítja a gépkocsi jobb kihasználását és a fuvaroztatók szállítási feladatainak megoldását. A fuvaroztatókra hárult az a fontos feladat, hogy a prémium kiszámításához szükséges adatokat a menetlevélen annak igazolása előtt minden esetben vizsgálják felül, annak helyességéről győződjenek meg, és helytelen adatok bejegyzése esetén annak módosítására hívják fel a gépkocsivezető figyelmét vagy a fuvarozó vállalatot. A helytelen adatbejegyzés igazolása ezután már nemcsak a statisztika valóságát veszélyeztette, hanem bér csalásnak is minősült.¹⁷

1954. augusztus 5-én tartották meg Budapesten a IV. Tehergépjármű Közlekedési Értekezletet. Az értekezlet Bebrits Lajos közlekedési és postaügyi miniszter megnyitó beszédével kezdődött, aki első helyen említette a munkafegyelem megszilárdítását. A munkafegyelem megjavításától várták a balesetek csökkenését és az árudézmálások megszűnését is. Az értekezlet előadója Szentaskó Antal, az Autóközlekedési Főigazgatóság vezetője többek között hangsúlyozta a csúcsforgalmi fuvarozások gondos, körültekintő megszervezését, a gépkocsik kihasználási százalékának jelentős megjaví-

Az értekezlet résztvevői tanácskozáskor eredményeit határozatokba foglalták össze. A főbb határozatok a következők:

- az autóközlekedési vállalatoknál a tervszerinti fuvarozás km-önkéntiséghez viszonyítva 2%-os megtakarítást kell elérni;
- az ésszerűtlen és gazdaságtalan hosszútávú fuvarozások megszüntetése révén el kell érni, hogy az autóközlekedési vállalatoknál az átlagos szállítási távolság a csúcsforgalom ideje alatt az 1954. II. évtizedhez viszonyítva 5%-kal csökkenjen;
- a fuvaroztatók és a fuvarozók főfelüyleti hatóságai, valamint a Közúti Forgalmat Ellenőrző Osztály a legszigorúbban ellenőrzik, hogy a csúcsforgalom tartama alatt a távolsági fuvarozásokat és a vállalatvezetői nyilatkozat alapján történő közzethatár-tállépéseket a legszűkebb körre korlátozzák;
- az autóközlekedési vállalatok biztosítsák a tehergépkocsik késedelemmentes kiállítását. Gondoskodni kell arról, hogy a begyűjtési tehergépkocsik a gépkocsi-kiállítási időszakok kezdő napjain legkésőbb 7 óra-
kor fuvarképes állapotban jelentkezzenek a megadott munkahelyeken;
- mindenütt, ahol az előfeltételek megteremthetők, az autóközlekedési vállalatok kizárólag előre meghatározott súlyú drumennyiségeknek előre meghatározott időtartamon belül történő elfuvarozására vállalatnak kötelezettséget. Törekedni kell a Ríbakov-mozgalom kiszélesítésére is;
- a fuvaroztatók tegyék meg a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a fuvarozott áruk fel-
illette lerakása a lehető legrövidebb időn belül megtörténjék. E célból biztosítsanak kellő számú és munkateljesítményű rakodómunkást, a küldeményeket megfelelően készítsék elő, és a fuvarozásokat úgy tervezik meg, hogy a tehergépkocsik a fel- és a lerakóhelyekre ne egyszerre, hanem sorban egymás-
után érkezzenek meg.

10. ábra AZ 1954-BEN TARTOTT IV. TEHERGÉPJÁRMŰ KÖZLEKEDÉSI ÉRTEKEZLET FŐBB HATÁROZATAI

tását és a költségek minden irányú csökkenését. A meglévő 43 darabús járaton felül év végéig további 37 menetrendszerű darabús járatot helyezett forgalomba az Autóközlekedési Főigazgatóság.¹⁸ (10. ábra)

A Minisztertanács rendelete értelmében a mezőgazdasági termények betakarítása és a trágyakihordás céljára a termelőszövetkezetek részére végzett fuvarozásoknál az autóközlekedési vállalatok 1954. november 15. és december 31. közötti időben 50%-os díjkedvezményt voltak kötelesek adni. A

szükséges fuvarszközöket azonban csak akkor kapták meg, ha a termelőszövetkezetek a Földművelésügyi Minisztérium által kiadott rendelkezésnek megfelelően a fuvarszükségeiket kellő időben bejelentették a helyi tanács mezőgazdasági osztályának.¹⁹

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1954 decemberében szabályozta a fuvarfeladatok szállítási távolság szerinti megosztását a gépjármű és a lófogató fuvarszközök között.²⁰

A KPM Autóközlekedési Főigazgatóság

Fuvarozók és fuvaroztatók együttműködése

Néhány szó a megyei szállítási előadókrol

Az elmúlt időszak tapasztalatai azt mutatják, hogy a megyei szállítási előadók öntevékeny munkát végeznek, állandóan figyelemmel kísérik a szállításiakkal kapcsolatos helyzetet és ahol erre szükség van, azonnal operatív intézkedéseket foganatosítanak a hiányosságok megszüntetése érdekében.

Csongrád megyében pl. szintén jelentős feladatok várnak megoldásra, amelyek előterében elsősorban a székérfuvarozással kapcsolatos kérdések állnak. A megyei szállítási előadók a hiányosságok kiküszöbölése, a munka megjavítása érdekében különböző megbeszélések és értekezletek összehívásán túlmenően helyszíni kiszállásokkal nyújtanak segítséget a problémák megoldásában.

Komoly feladatot jelent a magánfuvarosok beszerzése is. Ezen a téren az elmúlt időszakok szemben szintén javulás állapítható meg. A javulás elsősorban a megyei szállítási előadó által alkalmazott jó felvilágosító munkának köszönhető; ez eredményesebb bizonyult, mint az elmúlt évek adminisztratív intézkedései, melyekkel a parasztságot a fuvarozási feladatok megoldásába bevonni igyekeztek.

Természetesen ezen a téren még hiányosságok is találhatók. Ezek között említjük meg, hogy az érvényes szabályozás értelmében csupán saját fuvarszközre szabad szállítási tervet elfogadni. Az ezzel kapcsolatos minisztériumi utasítást azonban az illetékes helyi szervek nem kapták meg, illetőleg nem ismerik és ilyen módon végrehajtásáról sem történhet megfelelő gondoskodás. Feltétlenül szükséges tehát annak biztosítása, hogy a kiadott rendelkezések és utasítások a végrehajtásra kötelezettek részére időben rendelkezésre álljanak.

A Szegei Belped olyan eljárást vezetett be e helyzet áthidalására, hogy azokat a terveket, amelyeket csupán magánfuvarosokkal tudnak teljesíteni, az elfogadás igazolásakor záradékkal látják el. Ez a záradék tartalmazza, hogy a fuvarozást magánfuvarszközökkel fogják teljesíteni. Így meg lehet akadályozni, hogy a vállalatok — melyek a hozzájuk kirendelt magánfuvarosok fuvarszközeit megterveztek — terveit visszautasításra kerüljenek.

Eredményes munkát végez Csongrád megye szállítási előadója a vasúttal kapcsolatos kérdések tekintetében is. Itt utalunk arra, hogy a megye területén az elmúlt idő-

szakban számos irányvonal indítása vált lehetővé, ami nem kis részben annak is eredménye, hogy a szállítási előadó jó felvilágosító munkát végzett. E munka sikerét elősegítette az is, hogy, az irányvonalok indításával kapcsolatos állomási fuvarozásokat magánfuvarosok, illetőleg Belped fogatok beszerzésével maradéktalanul biztosították.

Hasonló jó munka állapítható meg számos más megye szállítási előadójáról is. Békés megye szállítási előadója pl. havonként felkeresi a szállító vállalatokat és a szállításoknál súlyponti tényezőként szereplő vasúttállomások, hogy a kapcsolatok elmélyítésével a szocialista együttműködés biztosítható legyen.

A kapcsolat fenntartására a járáásokban a járási közlekedési előadók mint aktívak vannak megszervezve, és az érintkezés rajtuk keresztül, vagy pedig kiszállások alkalmával közvetlenül történik. A munkának ilyen megszervezése nagyban elősegíti a feladatok megoldását, s ezért célszerű volna, ha ez a munkamódszer a többi megyét illetően is bevezetésre kerülne.

A jelenlegi időszakban elsősorban arra van szükség, hogy a megyei szállítási előadók döntően a mezőgazdaság szállítási problémáinak megoldására fordítsanak gondot. Ugyanis számos olyan megoldatlan kérdés van ezen a téren, amelyek sürgős rendezése elsősorban a helyi szervek jó munkájától függ.

Ezzel kapcsolatban említjük meg pl. hogy a mezőgazdasági szervek — állami gazdaságok, gépállomások, termelőszövetkezetek — vontatóinál és egyéb járműveinél sok esetben jelentkező szabad kapacitás észszerű kihasználása. az aratással, césléssel kapcsolatban az elkövetkező időszakban jelentkező szállításiak gazdaságos megoldása elsődleges szempont legyen, hogy a mezőgazdaság szállítási szükségletei minden esetben kielégítésre kerüljenek.

Az előzőekben csupán két megye területéről adtunk „pillanatfelvételt” a megyei szállítási előadó munkájáról. Nagy Imre elvtárs kongresszusi beszámolója világosan rámutatott arra, hogy ezentúl — a hibák elkerülése érdekében — az eddiginél jóval nagyobb hatáskört kell biztosítani a tanács szervek részére. Feltétlenül szükséges tehát, hogy ez szállítási vonalon is érvényesüljön s a megyei szervek teljes aktivitással, öntevékenyen dolgozzanak a helyi jellegű szállításiak sikeres lebonyolítása érdekében.

11. ábra A HELYI FUVAROZÁSOK SZERVEZŐI MEGYEI SZÁLLÍTÁSI ELŐADÓK VOLTAK

az Egészségügyi Minisztérium kérésére lehetővé tette, hogy a bányavidékeken a bányászokat szállító ún. szerződéses járatokat rendszeres gyógyszerszállításra igénybe vegyék. A feladat elvégzése azonban a menetrendszerű közlekedést nem zavarhatta.²¹

1955 januárjában a Minisztertanács elrendelte, hogy a Belsped vállalatok fuvarreszkeik kb. 30%-át a helyi tanácsok részére adják át. A rendelkezés célja az volt, hogy a tanácsok saját fuvarreszkeikkel a lakosság és a vállalatok helyi fuvarigényeit kielégíthessék. (11. ábra) A megmaradó Belsped részlegek elsősorban a vasúttal kapcsolatos szállítmányozási tevékenységet látták el.²²

Nem csökkentek a szabálytalanságok a közúti árufuvarozásban. Ennek okát vizsgálva megállapították, hogy a vállalatok felügyeleti szervei nem teszik meg a szükséges intézkedéseket a hibák megszüntetése érdekében, ugyanakkor a bírósági tárgyalásokon mindent elkövettek, hogy a szabálytalanságot elkövető mentesüljön a büntetés alól.²³

1955. május 3-tól Budapest kivételével az egész országban megindult a tehergépkocsik fokozottabb kihasználását és a fuvarfeladatok pontosabb és gazdaságosabb megoldását biztosító új rendszerű fuvarozás: a mennyiségvállalásos fuvarozás.²⁴

A közúti gépjárművek ellenőrzését a KPM Autófelügyelete látja el, ami az 1954 májusában létrehozott Közúti Ellenőrzési Osztály utódaként már egy éve tevékenykedett. 1954 májusában 3240, 1955 májusában 5065 tehergépjárművet ellenőriztek.²⁵ (12. ábra)

A KPM VI. Autóközlekedési Főigazgatósága és a Központi Szállítási Tanács Titkársága 1955. július 22-én tartotta az V. Országos Teherautóközlekedési Értekezletet. Bebrits Lajos közlekedési és postaügyi miniszter megnyitó beszédében hangsúlyozta, hogy az őszi csúcsgalamban feladatai nagyobbak lesznek az elmúlt évinél, ezért különösen fontos feladatok várnak a teher-

gépkocsi közlekedésre a vasút megsegítése tekintetében is. Kitért a miniszter a szervezeti problémákra is. Sok probléma volt a szekérfuvarozással és a célfuvarozási vállalatok vidéki kirendeltségeivel is, amelyek gépkocsijai negyedrészen sem voltak kihasználva. Közel 200 menetrendszerű darabúrus

A közúti ellenőrzés hírei

A KPM Autófelügyelet eddigi ellenőrző munkájának eredménye nemcsak a közúti forgalomban, hanem a járási és a megyei bíróságok munkájában is megmutatkozik. A bírósági tárgyalások megzavarodtak, a mulasztók gyakorta nagy pénzbüntetést részesülnek.

A következő esetek szintén bírósági tárgyalásra kerültek:

- A solti gépállomás VA 808. rsz. vontatójával, 1954. XII. 28-án, a szigeti Erdőgazdaság részére bányafát fuvarozott.
- A sükösdői Paprikafeldolgozó Célgazdaság VE 404. sz. vontatójával 1954. XII. 28-án az igazgató részére tűzfát szállított.
- A Begyűjtési Szállítási Vállalat SA—284. rsz. gépkocsija 1954. XII. 30-án magánosok részére tűzfát szállított; XII. 28-án pedig az SB—322. rsz. gépkocsijával Harta—Solt víznyomlatban a malomigazgató felesége és leánya utazott.
- A kecskeméti Sertéstenyésztő és Hízoló Vállalat XII. 30-án az FH—650. rsz. gépkocsival egy magános személygépkocsiját vontatta Kecskemétről Budapestre.
- A Könyvüipari Szállítási Vállalat I. 2-án FI—540. rsz. gépkocsijával magánosok részére tűzfát fuvarozott.
- A Bács megyei Földművelésszövetkezetek Szállítási V. 1954. XII. 29-én az UC—973. rsz. gépkocsival kiskipari termelőszövetkezetek részére végzett fuvarozást.
- a Belkereskedelmi Iparcikkek Szállító Vállalat 1954. nov. 27-én az FD—514. és SL—269. frsz. gépkocsival magánosok részére bútor szállított Budapest területén;
- a Nagymiskolci Állami Gazdaság 1954. nov. 25-én a VD—847. frsz. vontatójával magános részére szemet szállított;
- a Fővárosi TEFU Vállalat ez év jan. 5-én az YA—182. frsz. gépkocsival magános részére Budapest területén ingóságot szállított;
- a Begyűjtési Szállítási Vállalat 1954. dec. 8-án a SA—877. frsz. gépkocsival Dunaföldváról Szekszárdra engedély nélkül személyeket szállított, majd ez év jan. 12-én a SA—861. frsz. gépkocsival Sárvárról a Lakás-kezelő KTSZ részére Szombathelyre meszet és kirakatberendezést fuvarozott;
- a Miskolci Mélyfúró Vállalat FH—523. frsz. gépkocsija 1954. dec. 7-én két mészsa súllyal Miskolcra Budapestre jött körzetáthátlépési engedély nélkül és üres menetlevéllel;
- a Fejérmegyei Állatforgalmi V. ez év jan. 25-én a FH—448. frsz. gépkocsival a dolgozói részére tüzelőt szállított;
- a Sárközi Állami Gazdaság ez év jan. 26-án a SB—841. frsz. gépkocsival alkalmazottjának átköltözési ingóságát szállította Paksról Soltvadkertre.

12. ábra A KÖZLEKEDÉSI KÖZLÖNY
RENDSZERESEN KÖZÖLTE
AZ AUTÓFELÜGYELET ÁLTAL MEGÁLLAPÍTOTT
FŐBB SZABÁLYTALANSÁGOKAT

járat közlekedett az országban, ezek jobb kihasználásával szintén foglalkozni kellett. A bolthálózat nyilvántartását célszerű lett volna a darabárus járatok menetrendjének megfelelően szabályozni. Az értekezlet résztvevői célul tűzték még ki a pótkocsik jobb kihasználását, a pótfuvar bevétel növelését, a távolsági üres járatok csökkentését és a gépkocsik késedelemmentes kiállítását. A fuvarozatóktól viszont azt kérték, hogy tegyenek meg minden intézkedést, hogy a le- és felrakás minél szervezettebben és a lehető legrövidebb idő alatt megtörténjen.²⁶

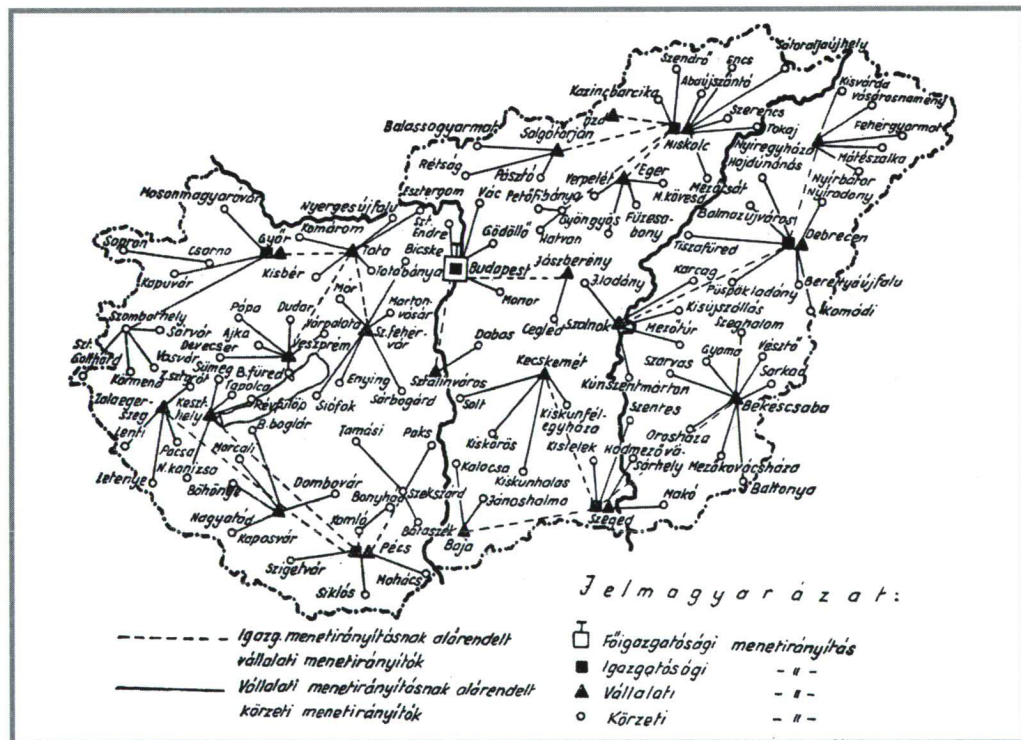
A körütekintő intézkedések ellenére a begyűjtési gépkocsiszállítások lebonyolításánál több hiányosság volt tapasztalható. Ilyen volt például:

– az ÁFORT 16 óra után nem adott ki

üzemanyagot, ami többször megakadályozta a fuvarfeladatok végrehajtását,

– a terményforgalmi vállalatoknál sokszor előfordult, hogy az árukat nem készítették elő, ennek folytán torlódás keletkezett, és két-három órás állásidő is előfordult.²⁷

A Miniszttertanács 1954-ben rendelte el a közúti áru- és menetirányító szolgálat megszervezését és a gépkocsik bérbeadása helyett az ún. mennyiségvállalásos fuvarozás bevezetését. (13. ábra) A határozat szabályozta az új menetirányítás szervezetét és feladatait, mennyiségvállalásos fuvarozás esetén pedig ötnapos tervbejelentési kötelezettséget írt elő. Kiterjesztette a gépkocsik jelentkezési kötelezettségét, intézkedett a célfuvarozási, vállalati és közúti tehergép-



13. ábra A TEHERAUTÓ-KÖZLEKEDÉS ÁRU- ÉS MENETIRÁNYÍTÓ SZERVEZETÉBEN 1955 VÉGÉN 1 FŐIGAZGATÓSÁGI, 6 IGAZGATÓSÁGI, 27 VÁLLALKOZÁSI ÉS 87 KÖRZETI ÁRU- ÉS MENETIRÁNYÍTÓ SZOLGÁLATI HELY MŰKÖDÖTT

kocsik szabad kapacitásának felhasználásáról is. A KPM Autóközlekedési Főigazgatósága által megszervezett közúti áru- és menetirányító szolgálatnál sokkal kiterjedtebb és tagoltabb volt. Az egész országot felölelő hálózattal állt rendelkezésre a nagy és közép távolságú, illetve a helyi forgalomban fuvarozó tehergépkocsik irányításával, pót- és visszafuvar ellátásával kapcsolatos feladatok elvégzésére. (14. ábra)²⁸

Az ország közúti áru- és menetirányítói 1955. november 22-én Földvári László miniszterhelyettes elnökletével első alkalommal tartottak értekezletet. Ivócs Béla, az Autóközlekedési Főigazgatóság helyettes vezetője ismertette a közúti áru- és menetirányító hálózat munkáját, a hiányosságokat és a feladatokat. A beszámolót élénk vita követte. A résztvevők a legtöbb hibát abban látták, hogy az ország tehergépkocsi-állományának irányítása nem egységes, és komoly probléma az is, hogy sem a fuvarozta-

tók, sem az AKÖV-ök nem rendelkeznek elegendő rakodómunkással. Probléma volt az is, hogy a fuvarozatok nem mindig nyújtották be az ötnapos tervet, illetve időközben gyakran módosították azt. Többen javasolták, hogy a mennyiségvállalásos fuvarozást a célfuvarozási vállalatoknál is ki kell terjeszteni. Az értekezleten fontos határozatok születtek, ezek közül ki kell emelni a folyamatos szakmai továbbképzést, a rendszeres ellenőrzést, a hírközlés megjavítását, a mennyiségvállalásos fuvarozás növelését és a bizonylati fegyelem megszilárdítását.²⁹

1955 végén az Autóközlekedési Főigazgatóság külön rakodásgépesítési csoportot állított fel azért, hogy a gépek és általában a technika felhasználásával az eddiginél jóval nagyobb mértékben történjen a gépkocsik megrakása és kiürítése. Az intézkedéstől azt várták, hogy csökken a gépkocsik nagyfokú állásideje, így gazdaságosabb és olcsóbb lesz a fuvarozás.³⁰

(Folytatjuk)

* * *

Segítsük a tehergépkocsi menetirányítókat

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium közúti áru- és menetirányítóinak pót- és visszafuvar biztosító munkája nem könnyű. A távolsági forgalomban mégis biztató eredmények állapíthatók meg: egyre szaporodik az oda- és visszaútnak is terhelten közlekedő tehergépkocsik száma és ezzel csökken az üres kilométerteljesítmény, növekszik a tehergépkocsik kihasználtsága. Az eredmények nagyobbak lehetnek, ha — többek között — a közúti áru- és menetirányítóknál bejelentkező célfuvarozási vállalati és közúti tehergépkocsik a pótfuvar biztosítása érdekében a menetirányítás jogos kívánságait jobban figyelembe vennék, illetve a bejelentkezési kötelezettséget és az azzal kapcsolatos szabályokat jobban megtartanák. Elég széles körben tapasztalt jelenség pl., hogy a nem közhasználatú tehergépkocsik ponnyva és magasító nélkül jelentkeznek a menetirányítóknál, ami az őszi-téli hónapok csapadékos időszakában sok esetben meggátolja az egyébként rendelkezésre álló pótfuvar elvégzését. Az elmúlt hónap 23-én pl. az 1. sz. ÉPFU SD—169, SB—165, SD—432. frsz. tehergépkocsijai Pécsen hiányos felszereléssel jelentkeztek. A menetirányító által pótfuvarként árukat — károsodás veszélye miatt — a ponyvahányos kocsikra felrakni nem lehetett. A három ÉPFU kocsit ezért üresen tért vissza Budapestre.

A bejelentkező tehergépkocsik vezetőinek vonakodására,

csékély együttműködési készségre jellemző pl., hogy f. évi október 26-án a 15. sz. AKÖV Tolbuchin körüli menetirányítójánál az FH—781. frsz. kocsit (Közúti Kőanyag Szállító V.) vezetője azt kérte, hogy pótfuvar nélkül engedjék el Nyíregyházára, mert a hajtókar csapágya meghibásodott és csak üresen vállalkozik visszatérni telephelyére. A menetirányító ezt a kifogást nem fogadta el. A gépkocsivezető másnap újból jelentkezett s ekkor már vállalta a pótfuvarát. Az indokolatlan huza-vona esete tükröződik az Ikarusz V. 63. próba frsz. kocsija vezetőjének eljárásában is, aki ugyancsak az előbbi menetirányítónál jelentkezett november 4-én 7 órakor azzal, hogy Budapest—Győr viszonylatban üresen közlekedik.

A vezető a menetirányító által adott Mosonmagyaróvár rendeltetésű fuvarát nem vállalta. Csak hosszabb idő eltelte után sikerült győri küldeményt biztosítani a tehergépkocsi részére.

Sajnos, az említett esetek nem elszigeteltek. Sok-sok olyan példát lehetne felsorolni, amikor a bejelentkező tehergépkocsi vezetője az erre vonatkozó szabályok nem ismeréséből vagy más okból kifolyólag a helyesen eljáró közúti áru- és menetirányító munkáját nehezíti, s számos esetben akadályozójává válik — a pót- vagy visszafuvar megíúsulásán keresztül — a tehergépkocsik gazdaságosabb kihasználásának.

14. ábra A GÉPKOCSIK GAZDASÁGOSABB FOGLALKOZTATÁSÁT A MENETIRÁNYÍTÓK SEM TUDTÁK EGYEDÜL MEGOLDANI

Jegyzetek

¹ A kiskunhalasi rendőrkapitányság 1947 novemberében 50 illetve 30 forint pénzbírsággal sújtotta Kelebia állomáson a mozdonyszemélyzetet, mert nem tartották be a 323600/1947. BM. I.§ 2/h pontjában előírtakat. A megbírságot mozdonyvezető és fűtő a 976. sz. tehervonattal érkezett Kelebia állomásra, ahol tolatást végeztek. A forgalmi utasítás szerint a tolatás megkezdésekor a mozdonyvezető „Figyelj!” jelzést köteles adni. Mivel a határállomáson jugoszláv vasutasok is teljesítenek szolgálatot, a figyelmeztető jelzés adása még indokoltabb. A gőzsípjelzés adásának elmulasztása súlyos balesetet idézhet elő. A mozdony gőzsípjával csak magas és mély, illetve hosszú és rövid jelzés adható. Ezzel az indoklással kérte a MÁV szegedi üzletvezetőség a mozdonyszemélyzet ellen kiadott büntetőparancs megváltoztatását, illetve annak hatályon kívül helyezését. (21.756/1947. sz. ügyirat.)

² A fővárosban 1951 decemberében a közúti ellenőrzés új rendszerét vezették be. A Belügyminiszter rendeletére a közlekedési szabályok betartását ügyelő hatósági közegeket sípval látták el. A rendőrök Budapest utcáin egyenletes hangú sípjelzéssel figyelmeztették a közlekedési kihágások elkövetőit vagy az elkövetni szándékozó személyeket. A sípjel hallatára a szabálytalanul közlekedő gépjárművezető köteles volt a járművét megállítani, a gyalogos pedig a rendőrhöz menni. A rendszer bevezetése óta a Fővárosi Villamosvasút hármas szelvényeinek indítói már nem sípot, hanem tompa hangú kürtöt használtak. (Közlekedési Közlöny, [a továbbiakban: KK]. 1952/2. sz. I. 13.)

³ A MÁVAUT ellenőrei a TEFU gépkocsiknál ellenőrzést végeztek: gyorsajtás, vasúti sorompónál történő megállások, menetokmányok helyes vezetése, szeszesital fogyasztása, illegális személyfuvarozás, 150 km-en túl történő áruszállítások és az üres menetben közlekedő gépkocsik kihasználatlansága tekintetében.

A TEFU vállalatok ellenőrei a MÁVAUT

autóbuszokat ellenőrizték: gyorsajtás, vasúti sorompónál történő megállások, menetlevelek vezetése, szeszesital fogyasztás, illegális személy- és áru fuvarozás bányász és munkásszállító járatoknál. A menetrend szerint közlekedő autóbuszoknál a TEFU ellenőrök csak a szeszesital fogyasztás szempontjából végezhetek ellenőrzést a megállóhelyeken a járat megkésleltetése nélkül. (KK, 1952/44. sz. XI. 2.)

⁴ A 266/23/1952. N.T. sz. határozat értelmében az Országos Tervhivatal 7400/39/1952. sz. rendelete alapján a fuvaroztatónak termelési, elosztási stb. terv alapján negyedéves szállítási tervet kellett készíteni havi bontásban. Az első ilyen tervek 1952 utolsó negyedévére készültek. A fuvaroztatók a szállítási tervek benyújtásánál a kitűzött határidőt nem tartották be, és a tervszámok sem voltak alkalmasak a gépkocsik elosztására. A Központi Szállítási Tanács a tervek elkészítésével kapcsolatos feladatok előírása mellett megtorló intézkedéseket is kilátásba helyezett. (KK, 1952/52. sz. XII. 28.)

⁵ A csatlakozóhelyeken az árukezelést túlnyomó többségben a BELSPED vállalatok közösen végezték a vasút és a hajózás dolgozóival. Az 1951-ben alapított BELSPED–TEFU komplexbrigádok alkalmassak voltak a feladatok ellátására. Tevékenységüket az ésszerűtlen fuvarozások kiküszöbölésével kezdték, például a lófogattal végzett 6 km-en felüli fuvarozásokat elcsereelték a gépkocsival végzett indokolatlanul rövid távolságú fuvarokkal. A komplexbrigádok szükség szerint, de havonta legalább egyszer tartottak értekezleteket, amelyen értékelték az elvégzett munkát és egyeztettek az elvégzendő feladatokat. (KK, 1952/45. sz. XI. 9.)

⁶ Az egyes TEFU vállalatok illetékességi területét (a megye területét) a használatban lévő térképen egyenlő nagyságú négyzetekre osztották be, és azokat megszámozták. A térképen a szolgálati helyeket és a postaképviseleteket is feltüntették. A négyzetek számozásával azonos számozású előjegyzési könyvet is lefektettek. Fuvar-

rendelés esetén a távolsági fuvarokat az előjegyzési könyv azon oldalán jegyezték elő, ahol a rendeltetési hely térképen lévő négyzetek száma volt feltüntetve. A TEFU vállalat menetirányítója vagy forgalmi szolgálatvivője a könyv fellelőzésekkel mindenkor tudomást szerezhetett a fuvaroztató vállalatoknak a távolsági forgalomban továbbítandó áru rendeltetési helyéről, mennyiségéről stb. (KK, 1953/14. sz. VII. 5.)

⁷ KK, 1953/16. sz. VII. 19.

Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter, az értekezlet előadója hangsúlyozta, hogy a nagy mennyiségű áruk fuvarozását is lehetővé kell tenni a gépjárműközlekedésnél is, tehermentesíteni kell a vasutat a rövidtávú fuvarozásoktól, új gépkocsik beállításával kell növelni kell a gépkocsiállagot, takarékoskodni kell az üzemanyaggal, felül kell vizsgálni a körzethatárokat és az eddigiek-nél lényegesen nagyobb gondossággal kell mérlegelni a körzethatár túllépést, és minden korábbinál nagyobb gondot kell fordítani a gépkocsik kihasználására. Déri Tibor, a Központi Szállítási Tanács titkára felhívta a figyelmet a tervszerű szállítási munkára és hangsúlyozta, hogy a terv megsértőivel szemben a törvényadta lehetőségek lehetőségével büntető eljárást kell indítani. (KK, 1953/27. sz. VII. 5.)

⁹ KK, 1953/29. sz. VII. 19.

¹⁰ KK, 1953/30. sz. VII. 26.

¹¹ A Begyűjtési Szállítási Operatív Bizottság 1953. október 6-án tartott ülésen elhatározta, hogy az eddigieknél nagyobb mértékben és szervezettebben vonja be a gyűjtési munkába a Belsped fogatokat. Ezt úgy kívánja megoldani, hogy a lovaskocsik elosztását a tehergépkocsik elosztásával azonos módon végzi el. A lovaskocsik igénybevitelével kapcsolatban megkorlátozás volt, hogy csak olyan területen lehetett igénybe venni, ahol Belsped vállalat, vagy kirendeltség volt. A KPM revízió alá vette azt a rendelkezést, hogy a Belsped csak 6 km-en aluli távolságra fuvarozhat, és megengedte, hogy indokolt esetben a begyűjtési szállítási feladatoknál 14 km-ig terjedő

fuvarokat is el lehet végezni. (KK, 1953/42. sz. X. 18.)

¹² A begyűjtési Operatív Szállítási Bizottság 1953-ban július 1-től december 31-ig működött és a ráháruló feladatokat megoldotta. Jellemző volt, hogy a fuvaroztatók rossz munkaszervezése miatt nem tudták a gépkocsikat kellő mértékben kihasználni. Főbb hiányosságok voltak: a napi 16 órás foglalkoztatást nem tartották be, a rakományt kisárutételekből több helyre gyűjtötték össze, az előjelentéseket hiányosan, pontatlanul adták le, a rövidtávú fuvarozásokat nem lófogattal bonyolították le, érdektelenek voltak a gépkocsivezetők. Feladatuk határozták meg a felügyeleti tárcának:

- az átvevőhelyeket egy községen belül centralizálni kell,
- a termőföldről történő szállítás esetén a szétszórta fekvő kis tételeket össze kell hordani,
- az egészen rövidtávú fuvarokat lófogatra kell terelni,
- az előjelentést meg kell oldani,
- az áruküldők és árufogadók együttműködését meg kell javítani.

¹³ KK, 1954/13. sz. III. 28.

¹⁴ KK, 1954/4. sz. I. 24.

¹⁵ KK, 1954/20. sz. V. 16.

¹⁶ KK, 1954/22. sz. V. 30.

A közúti járműforgalomban sok száz vállalat több ezer gépkocsija vett részt, így „egy csapásra” nem lehetett rendet teremteni. Azonban már olyan széles skálája volt a szabálytalanságoknak, hogy azok megszüntetését el kellett kezdeni. A leggyakoribb szabálytalanságok voltak:

- kihasználatlan közlekedés,
- körzethatártúllépés, (engedéllyel és indoklatlan vállalatvezetői felmentéssel),
- a MÁV–TEFU szerződés megszegése,
- jogtalan személyfuvarozás, stb.

A szabálytalankodók között egyaránt voltak közületek, célfuvarozási és autóközlekedési vállalatok gépkocsijai. (KK, 1954/27. sz. VII. 4.)

¹⁷ KK, 1954/32. szám. VIII. 8.

- ¹⁸ KK, 1954/33. szám. VIII. 15.
- ¹⁹ KK, 1954/51. szám. VIII. 19.
- ²⁰ A szabályozás értelmében ott, ahol autóközlekedési és Belsped vállalatok, illetve azok főnökségei és kirendeltségei is működtek, a fuvarfeladatokat a vállalatoknak az alábbiak szerint kellett megoldani:
Általában rövidtávú, 1-5 km-es fuvarfeladatokat lófogattal kellett lebonyolítani, még az 5 km-nél hosszabb fuvarozásokat tehergépkocsikra kellett áttérlni, de alkalmazásnál figyelembe kellett venni az áru nemét, a terepviszonyokat, az áru szállításának sürgősségét és egyéb esetenként jelentkező körülményeket is. (Például emelkedőkön és lejtőkön még 5 km távolságon belül is célszerűbb a fuvarozást tehergépkocsival lebonyolítani, mert az emelkedők az állati erőt túlzottan igénybeveszik. Ott, ahol Belsped vállalat, vagy kirendeltség nincs, az állami vállalatok rövid távú fuvarozásait továbbra is lehetőleg tehergépkocsival kell megoldani, ahol viszont az autóközlekedési vállalat vagy kirendeltség nincs, az 5 km-en felüli, esetenként jelentkező fuvarfeladatokat – ha azok a távolság tekintetében még elvégezhetők – lófogattal kell teljesíteni. A fuvarozatóknak ezeket a szabályokat gondosan mérlegelniük kell, mert azok megtartása kötelező. (KK, 1955/1. sz. I. 2.)
- ²¹ KK, 1955/6. sz. II. 6.
- ²² A leválasztás 1955. február 1-jén megtörtént. Budapesten, Miskolcon és Pécsen a

tanácsok által átvett részlegekből önálló fuvarozási vállalatok alakultak, s többi megyében az átadott részlegeket a már meglévő vállalatba beolvasztották. (KK, 1955/7. sz. II. 13.)

- ²³ KK, 1955/8. sz. II. 20.
- ²⁴ KK, 1955/20. sz. V. 15.
- ²⁵ A statisztikási adatok szerint az engedély nélküli körzethatár átlépések száma az 1954. május havi 332-ről 1955 májusában 116-ra, az indokolatlan vagy érvénytelen vállalatvezetői felmentések 212-ről 35-re, a körzethatár igazolvány nélkül vagy érvénytelen igazolással végzett fuvarozások száma 288-ról 232-re, a menetlevél szabálytalanságok 936-ról 328-ra, a kihasználatlan közlekedések száma 343-ról 138-ra csökkent. Növekedés csak a jogosulatlan árufuvarozásoknál történt, ami 111-ről 259-re emelkedett. (KK, 1955/28. sz. VII. 10.)
- ²⁶ KK, 1955/31. sz. VII. 31.
- ²⁷ KK, 1955/42. sz. XI. 16.
- ²⁸ KK, 1955/47. sz. XI. 20.
- ²⁹ KK, 1955/50. sz. XII. 11.
- ³⁰ KK, 1955/48. sz. XI. 27.

Felhasznált irodalom

- MAJOR IVÁN: *Közlekedés és gazdaság*. Budapest, 1984, Magvető kiadó.
- SZILVÁSI FERENC: *Budapest közlekedésbiztonságáért*. 1989, BM kiadó.
- A szerző saját gyűjteménye.



PUSZTAI JÁNOS

Parthiscum

Nyolcvanöt éve jött létre a szegedi katonai repülőtér

Az 1911-ben elfogadott, az egész monarchiát átfogó Véderő-reform (1916-i befejező évvel) jelentős változásokat tervezett a város, a helyőrség, a katonai körzet életében, de nem érintette a helyi „repülőtelep” létrehozását és a „légjáró csapatok” Szegedre telepítését.

Amikor már szuronyok hegyén volt a béke, a társadalmi szervezetek is keresték a honvédelem segítésének lehetőségét. A nap-tár 1914 júniusának elején állt. A Magyar Aero Szövetség levélben kereste meg Szeged főispánját, miszerint repülőállomást tervez a városban létesíteni. A cél érdekében területet kért, továbbá jelezte azt is, hogy az esetleg itt leszálló repülőgépeknek hangár(oka)t építsen a város. Már a következő hétfőn (június 8-án) foglalkozott a tanács a javaslattal, és elhatározta, hogy az Aero Szövetségnek két repülőtelepnek alkalmas teret is felajánl, úgymint a Fehér-tó és a fehértói földek között. Sajnálatos, de a hangárépítésre nem vállalkozhat, mert annak a költségei meghaladják a város teherbíró képességét – közölte az érdekeltekkel dr. Bokor Pál polgármester-helyettes.

Az első világháborút megelőzően sem a városban, sem annak közvetlen környezetében nem volt repülőtér. A Véderő-reform is elsősorban a (történelmi) határainkhoz közeli városokat és a Bécs környéki területeket helyezte előtérbe.¹ A háború kényszere folytán 1915-ben végül mégis sor került Szegeden is a kiképző bázis és a javítóműhely létrehozására.

A szegedi kiképző pót század létrehozásának, a repülőtér építésének kezdő és befejező időpontja, valamint a képzés megindításának dátuma csak közvetett adatok alapján állapítható meg, mert az okmányok az

aradi repülőtér román megszállása alkalmával megsemmisültek. A szegedi repülőtér alapítása, az itteni 5. pót század létrehozása, irányítása az aradi II. kiegészítő repülő zászlóalj parancsnoksága alatt történt. A telekkönyvi hivatal a tulajdonváltozás időszakából származó okiratok „rendezetlensége” miatt nem adhat hivatalos igazolást. Az építésre vonatkozó helyi okmányok pedig az 1950-es években ismeretlen helyre kerültek a Csongrád Megyei Levéltár anyagából.

Az emlékezők olykor az időpontokról egymásnak és a közvetett bizonyítékoknak is ellentmondó adatokat említenek. Száva Péter – a repülőtér fiatal műszakija, a repülőgép- és autójavító műhely egyik létrehozója, később parancsnoka, akkor alhadnagy – emlékezete szerint 1914 őszén jelölték ki a bátaszéki út (a mai bajai út) mellett a repülőteret és egy századnyi utász katona tavaszra alkalmassá tette azt a biztonságos le- és felszállásra. 1915. október 8-án már a fahangár, a lakóbarakkok és a parancsnoki kőépület is készen állt.

Klárafalvi Aladár így ír a légikikötő létesítéséről: „Az aradi K. u. k. Luft Flieger Abteilung parancsnoka, Rithmeister százados kapott megbízást arra, hogy keressen Szeged térségében olyan területet, amely repülő kiképzés céljára alkalmas.” A parancsnak megfelelően Kloss Erik és Szendrey László – a szegedi származású hadnagy – 1915. október 8-án a bajai út melletti területen, a mai repülőtér helyén szálltak le. (Megj.: máshol Kaszala Károlyt jelöli meg második pilótának.) Klárafalvi – forrás megjelölése nélküli írásában – egy utász ezredet (?) említ, amely egy hónapos munkával (?) alkalmassá tette a területet a repülés céljára és a katonák elhelyezésére (?).

A leírás szerint a későbbi katonai repülőtelepen – a mai sportrepülőtér helyén – 1915. május 3-án leszállni kényszerült egy katonai biplán. (A gép típusát, a pilóta nevét és állomáshelyét a cenzúra miatt nem közölhette a Délmagyarország című napilap hírszerkesztője.) Az ugyanakkor a város irányába tartó Cicatricis Lajos főispán meglátta a repülőt, és megkérte a főhadnagyt, hogy mutassa meg neki fölülről szeretett városát. A pilóta nem tagadta meg a kérést. A helyszínen – a körülmények leírásából tudhatjuk – akkor és ott repülőtér vagy annak építésére utaló jel nem volt. A tereprendezési és építési munkákat – nagy valószínűséggel – a szegedi 7. utász zászlóalj végezte. A szegedi katonai létesítmények, közöttük a hangárok Reis Sándor mérnökkari hadnagy építészeti vezetésével készültek. A kapott dicséret indoklása visszamutat az elismerésre érdemes munka befejezési időpontjára.

Nagy valószínűséggel, szinte napi pontossággal állapítható meg a repülőtérépítés befejezési időpontja. Az 5. pótszázad kiképzésének megkezdésére visszaütaló közvetett adatok azt mutatják, hogy a gyakorlati oktatás már jóval korábban indult. Erre utal a Szegedi Naplóban 1915. július 25-én megjelent írás, mely szerint az előző nap estéjén (vagyis 24-én) a Dugonics tér és a Kárász utca sarkán személyi sérüléssel járó balesetet okozott a „szegedi repülőosztag” gépkocsija. A járművet vezető zászlós figyelmen kívül hagyta a balratartási szabályt – közli a rendőrségi hír. Az esemény leírásában ez áll: „És a fekete autómobil, a Kálvária utca (ma sugárút) felől jövet” (szerz. megj.: vagyis a repülőtér felől) „nagy sebességgel érkezett” a belvárosba. A „repülőtéri osztag gépkocsija már régebb idő óta – ebéd- és vacsoraidőben – naponta szállít tiszteket az étterembe.” Ebből a hírből egyenesen következik, hogy az osztagnak a repülőtéri építkezések befejezése előtt már jóval korábban Szegedre kellett települnie Aradról.

Az ide érkező első – tisztekből és a legénységi állományból jelentkezettek – 20 fős csoport 1915. augusztusának elején kezdte meg a kiképzését – tudhatjuk meg a szegedi légikikötő első áldozata (Schmatz János őrvezető) repülő pályafutásának leírásából. Természetesen az 5. repülő pótszázad telepítését előkészítő tiszti állománynak már jóval korábban kellett Szegedre érkeznie a gyakorlati oktatást előkészítendő. Az augusztus eleji kezdést megerősíti egy másik adat is, nevezetesen az, hogy 1915. augusztus 15-én már minden bizonnyal kellett működő repülőtérnek lenni a városban, mert a Szabadoktatási Bizottság erre a napra meghívta az alakulatot gépeikkel együtt Felsőtanyára (ma Balástya) egy jótékonysági rendezvényre, annak „fényét emelendő.” Az ünnepi meghívóban a – Szegedről kitelepülő – csoport parancsnokának nevét is megjelölték, Fekete pilóta főhadnagyt.

A cenzúra fehér leplebe burkolózó riportalany, egy repülő főhadnagy nyilatkozott 1915. szeptember elején a Délmagyarország című napilap S-s J-s névjelű tudósítójának. Mint mondta, az olasz frontról jött haza, és itt javították meg a gépét, ami már két napja az új hangárban van (ez a Maty ér felőli fahangár), majd befejezésül azt nyilatkozta, hogy „egy hónap múlva mi vagyunk itt a lég korlátlan urai”. Ez az egy hónap a már jelzett október 8-ra mutat.

A repülőtér üzemeltetése szempontjából nélkülözhetetlen javítóműhely átadását a Közúti Vaspálya Rt. 1915. február 10-én kelt leveléből ismerhetjük a városi Térítési Bizottsághoz küldött átiratból: „a szegedi cs. és királyi repülőgépgyár vezetőségének ingyenes használatra átengedjük a Rókusi-feketeföldek 6. szám alatti telepünkön (a szerző megjegyzése: ez az Izabella híd lábánál lévő remiz és területe) lévő kocsiszíneknek, raktárainknak és műhelyeinknek egyes részeit, melyeket a vezetőség saját céljaira megfelelően átalakított, és azokban

üzemeit folytatja” – írja a levél fogalmazója hol múlt, hol jelen időben.

Ennek az időpontnak és a közvetett adatoknak is ellentmond a hiteles tanú, Száva Péter műszaki alhadnagy 1989-ben Kakuszi Józsefnek adott visszaemlékező nyilatkozata. A műhely létrehozásában résztvevő Száva Péter így emlékezett: „1916 elején alapítva kezdte meg működését Szegeden a K.u.K. Fliegerregiment” egy nagy javítóműhelye a „Flugzeugwerkstalle der D. S. K.” A nagy valószínűséggel hiteles közvetett adatok és a Közúti Vaspálya Igazgatóság levelének a konkrét időpontja cáfolni látszik az 1916-os indulási dátumot.

A műhely üzemelési kezdetének megállapításához sokat segített a MÁV – e témához kapcsolódó – fuvarügyleteiről készült jegyzőkönyvek, fuvarlevelek áttekintése. A repülőműhely átalakításához és építéséhez küldött anyagok, fa- és fémmegmunkáló gépek Szegedre szállítása 1915 márciusától fokozatosan csökkent, majd májusban megszűnt. A Szeged-Rókus pályaudvarra érkező jelzett célú szállítmányok elmaradásából arra lehet következtetni, hogy az átépítés a végéhez érkezett, a raktárak is feltöltődtek.

A későbbi keltezésű szállítások okmányai arról vallanak, hogy a megsérült vagy lejárt üzemidejű repülőgépek sárkány, motor és légszavar javítását, valamint a repülést kiszolgáló gépjárművek karbantartását végezte a szegedi műhely a repülő osztagok parancsnokságának utasítására. 1915 (júliusától) augusztusától a helyi repülőter gépcinek javítását is itt végezték.

Összegezve a repülőter létrehozásának és a hozzátartozó létesítmények kialakításával kapcsolatos közvetett adatokat, jól körülírható időpontok, dátumok állapíthatók meg:

– A repülőter tereprendezése 1915 májusának közepétől június hónap végéig befejeződött. A vasszerkezetű hangárok, a parancsnoki kőépület október 8-án átadásra kész állapotban lehettek, míg a légénységi barak-

kok – így a falétesítmények nagy hányada – teljes készülettel már június 20–28. között befejeződhetnek. A repülőter kialakítását indító munkálatok 1915 májusának a második felében a tereprendezéssel kezdődhetnek.

– A repülőgépi javítóműhely teljes üzembe helyezése 1915. május 31-re vagy június 1-re tehető. A Közúti Vaspálya Rt. idézett levele arra enged következtetni, hogy a műhely átalakítása és a kisebb javítások már február 10. előtt megkezdődtek.

– Az 5. kiképző század áthelyezése Aradról a szegedi repülőterre 1915. június 21. és 28. közötti intervallumban történhetett meg. Akkor már készen álltak a légénységi barakkok.

– Az oktatók gyakorló repülései már július hónapban, de a növendékek képzése – nagy valószínűséggel – csak augusztus 2-án kezdődött meg.

A repülőter első parancsnoka báró Ankershoffen István ulánus kapitány volt.

A föllelt közvetett adatok birtokában az események kezdetének és átadásának konkrét időpontjai – dokumentumok híján – csak ritkán határozhatók meg napi pontossággal. A szűk intervallumba szorított – többnyire kizárólagos módszerrel behatárolt – időpontok korrektek, elegendőek ahhoz, hogy a szegedi aviatika eseményeit tiszta lelkiismerettel behelyezhessük az egyetemes magyar repüléstörténet folyamatába.

Jegyzet

- ¹ Szeged körül Aradon 1911-ben, Nagyváradon 1912-ben, Újvidéken 1913-tól alakult repülő iskola.

Folyóirati, levéltári források

Szegedi Híradó 1914. jún. 9., okt. 20-i és 21-i, valamint az 1915. jan. 3-i száma.

A Délmagyarország 1911. ápr. 21-i, 1914. szept. 16-i, 1915. júl. 25-i, aug. 13-i, szept. 3-i, 1916. máj. 13-i, 27-i, 30-i számai.

A *Szegedi Frissülés* 1915. jún. 4-i száma.
A *Szeged és Vidéke* 1916. máj. 29-i, az aug. 13-i, illetve az 1916. máj. 26-i száma.
A *Szegedi Napló* 1915. máj. 27-i és a júl. 25-i és az 1916. máj. 28-i száma.
Somogyi Könyvtári Műhely 1973: KLÁRA-FALVI ALADÁR: *A repülés történetének szegedi emlékei*.
V. MADARÁSZ L.: Repülők a világháborúban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1928. III–IV.

KAKUSZI JÓZSEF: Száva Péter visszaemlékezése a kezdetekre. *Magyar Szárnyak* 1992. évf.
GAÁL ENDRE: *Szeged története*. 3/1. kötet. 366.
Átirat a Városi Térítési Bizottságnak. 1915. február 10. *Csongrád Megyei Levéltár*. Közüti Vaspálya Igazgatóság levelei 1915.
Csongrád Megyei Levéltár. A rókusi repülőgép javítóműhely helyszínrajza – 1921. A visszaadási jegyzőkönyv melléklete.

Téka

Egy várépítész életútja

DOMOKOS GYÖRGY:
*Ottavio Baldigara – Egy itáliai
várfundáló mester Magyarországon*.
Budapest, 2000, Balassi Kiadó.

* * *

Domokos György hiánypótló szándékkal írt tanulmányt a híres XVI. századi olasz várépítész, Ottavio Baldigara életéről. Munkájához alapul az Osztrák Állami Levéltárban végzett kutatásai szolgáltak. A neves hadmérnökről még nem jelent meg átfogó, a fellelhető forrásokat teljes mértékben felhasználó tanulmány, „ez bátorított arra, hogy részletesebben utánajárjak a Baldigarák történetének, és a meglévőket további adatokkal kiegészítsem” – írja a szerző.

A 160 oldalas munka a rövid bevezető után három fő részből áll:

A hadügyi forradalom és az olasz rendszer

Európában a XVI–XVII. század folyamán döntő jelentőségű változások történtek a hadviselésben: megjelentek és elterjedtek a korszerű löfegyverek, az olasz rendszerek bevezetésével gyökeresen átalakult a várépítészeti technikája, s nagymértékben meg-növekedett az európai hatalmak hadseregeinek létszáma. Sokat vitatott téma ma is a

hadtörténészek körében, hogy az olasz rendszerek megjelenésének mekkora szerepe volt ebben a folyamatban. Egyes nézetek az új típusú várépítészetet teszik az egész folyamat középpontjába, s ebből vezetik le az egész hadügyi forradalmat, ti. például az olasz rendszerű erődök sikeres ostromához jóval több ember kellett, vagyis ez a fő oka a hadseregek ugrásszerű létszámnövekedésének. Más vélemények ezt tagadják, szerintük az olasz rendszer csak egyik alkotóeleme a változásoknak. Domokos szerint az olasz rendszer fontos része a hadügyi forradalom jelenségegyüttesének, de szerepét nem lehet pusztán technikai megközelítésben vizsgálni, csak a többi politikai, gazdasági és katonai elemmel együtt, azokkal kölcsönhatásban. A szerző ezután tömören vázolja az ó- és az újolasz rendszerű várépítészeti jellemzőit, sajátosságait, a kötet végén ábrákkal kiegészítve.

Ottavio Baldigara élete és tevékenysége

Ebben a fejezetben megismerhetjük az itáliai hadmérnök életútját, részletesen bemutatva két legfontosabb magyarországi alkotását: Eger és Érsekújvár modernizációját. Baldigara ezeknél az erősségeknél személyesen vezette a munkálatokat. Mindkét esetben egy elavult várat kellett a kor hadá-

szati követelményeinek megfelelően átépítette. A tanulmány külön részben tér ki azokra a nehézségekre, amelyekkel minden magyarországi várépítésznek szembe kellett néznie: az állandó pénzhiányra. A bécsi udvar sokszor még a végvárakban állomásozó katonák élelmezését sem tudta megoldani (akik néha szó szerint éheztek), nemhogy óriási összegeket fordítson a nagy horderejű építkezésekre. Ez volt a legfőbb hátráltatója a török elleni modern végvárrendszer kialakításának. A fejezet tartalmazza Eger és Érsekújvár átépítésének technikai részleteit, részletesen ismerteti Baldigara terveit, a munkálatok során tett észrevételeit, s vitáit más hadmérnökökkel. Az olasz mester más váraknál is közreműködött mint szakértő, tanácsadó: szerepe volt Munkács, Kisvárdá, Kálló és Várad megerősítésében is.

Forrásközlés

A tanulmány jelentős részét kitevő források kiegészítik és alátámasztják az addig leírtakat. Elolvashatjuk Baldigara jelentését a szatmári erőd kiépítésének terveiről, kine-

vezési okmányát az egri vár építőmesterévé, a kállói várral kapcsolatos terveit, véleményét az egri építkezés körülményeiről, stb. Leveleiben a magas szintű szakmai fejtegetéseken kívül az egyik fő téma állandó neheztelése az udvar felé a már említett pénztelenség miatt. (Valóban megalázó lehetett számára, hogy például az egri belső vár esetében az általa tervezett öt modern fülesbástyából mindössze kettő épülhetett meg – de azok sem az eredeti tervek alapján, hanem csak jelentős egyszerűsítések után.)

A három fő részen kívül megismerhetjük Ottavio Baldigarát családját, magyarországi ténykedését kronológiai sorrendben, s a témával foglalkozók számára igen értékesek a közölt képek is: az egri, érsekújvári, kállói tervrajzok, sáncmetszetek, stb. Összefoglalva: Domokos György tanulmányának kiadása méltó tisztelgés a XVI. századi hadtörténet és várépítészet egyik legkiválóbb alakja előtt. A könyv egyetlen hibája – vagy éppen ez mutatja sikerét –, hogy elég nehezen beszerezhető.

PETŐ BÁLINT

Hadtörténetírásunk régi adóssága

SZIJJ JOLÁN (főszerk.): *Magyarország az első világháborúban. Lexikon A-Zs.* Budapest, 2000, Petit Real Könyvkiadó.

* * *

A magyar hadtörténetírás régi adósságát pótolta azzal, hogy kiadta hazánk első világháborús szereplését bemutató lexikont. Testvérkönyvével, a *Magyarország a második világháborúban* című lexikkal együtt kiváló szakkönyvként szolgál mind a kutató, mind pedig a hobbi-történész számára. Talán furcsának tűnik, hogy a két könyv testvérköteteci egymásnak, de azt hiszem, bátran állíthatom, két rendkívül hasonló

kiadványról van szó. Nem csak azért, mert mindegyik egy-egy világéget mutat be címszavain keresztül, hanem mert szerkezetileg, kivitelét tekintve és a szerzőgárda hasonlósága miatt is ikrek ezek a kiadványok.

A minden szempontból hiánypótló alpmű tartalmilag két fontos részre osztható. Fő részét természetesen a szócikkek alkotják, melyek felölelnék a korszakkal összefüggő szinte minden lényeges témát. Eltérően az előtte megjelent második világháborús lexikontól, azért ez a kötet sajátos helyzetben van: noha a korszak nagyjából ugyanakkora időintervallumot ölel fel, mint idősebb párja, mégis vaskosabbra sikeredett. Talán

mert több idő állt rendelkezésre hogy kidolgozzák? Lehetséges. De emellett más okok is vélelmezhetők. Magyarország szereplése a Nagy Háborúban nem tárgyalható az osztrák szereplés nélkül, ami azt is jelenti, miközben Magyarországot a II. világháborúban kishatalomként látjuk viszont – s talán a vékonyabb kötet is ezt jelzi? – jelen esetben az Osztrák–Magyar Monarchia – legalábbis európai szinten – mindenképp nagyhatalomnak számított. Másrészt, a szócikkek nemcsak az első világháborút dolgozzák fel, hanem bepillantanak az megelőző és az utána következő korszakba is. Mivel egy nagy alkotócsoporthoz tartozik a kötet, ezt jelzik a könyv elején is, a szerzők felsorolásával, s láthatjuk a szócikkekénél is, az illető cikket kidolgozó szerző nevének feltüntetésével. A megértést segítik, illetve illusztrálják szöveget a műben felhasznált fotók, rajzok, térképek illetve eredeti dokumentumok másolatai. Noha hadtörténeti munkáról van szó, tájékozódhatunk a korszak fontosabb diplomáciai eseményeiről, politika történeti vonatkozásokról, illetve a háború kimenetelével összefüggő más történetesekről (pl.: nemzetiségi mozgalmak).

Tartalmilag másik fontos rész a mellékletként közölt táblázatok, kronológia és bibliográfia, amit egy egyszerűbb tárgykörmutató egészít ki. Noha egy lexikon esetében fő hangsúly a szöszedetekben van, a mellékletekben is fontos információkat találunk. Az ötvenoldali táblázatok bemutatják a szemben álló felek fegyverzetét, – fegyvertípusainak, lőszerneik legfontosabb jellemzőit, a magyar fegyveres erők – Monarchia, néphadsereg, Vörös Hadsereg – hadrendjeit. Illetve a hadviselő felek rendfokozatait. A könyvben fellelhető térképekről külön jegyzék tájékoztat. A kronológia 1867-től 1922-ig sorolja fel a világháborúval összefüggő katonai, politikai, diplomáciai eseményeket. Súlypontja természetesen a világháború évein illetve az azt követő

1919–1920-as éveken van, amit a kronológia részletessége is mutat. Tehát a háborún kívül részletes időrendet kapunk a forradalmak és a tanácsköztársaság hadi eseménytörténetéről is. A magyar és a nemzetközi szakirodalomról tájékoztat a kronológiát követő tájékoztató bibliográfia.

Tartalmát tekintve kiváló munka azonban éles ellentétben áll magának a könyvnek a kivitelével. Égett, gyenge minőségű fotók, amik aligha csak az eredeti kép minőségével hozható összefüggésbe, melyeken a foltoktól és a gyenge felbontástól gyakran alig lehet látni valamit. A számítógéppel rajzolt vagy eredetinek látszó térképek és dokumentumokkal is hasonló a helyzet. Sokszor élvezhetetlenné teszi a látványt, s használhatatlanná az illusztrációt. A tördelési munkálatok során oda lehetett volna ezekre figyelni, s máris színvonalasabb könyv készült volna, hiszen a képanyag – mely tartalmilag mindenképp figyelemreméltó – kivételét tekintve egy inkább egy kezdő iskolaiújságot, mint egy komoly tudományos kiadványt sejtet. Kivitel tekintve másik sarkalatos pont, amire felhívnám a figyelmet, a szöveg szerkesztésével kapcsolatos. Az egy dolog, hogy a képeket nagyobb méretben – és újra mondom, jobb minőségben – jobb lett volna betördelni, de a szöveg is hagy némi kívánnivalót maga után. Legalább a korrekció során felfedhetők lettek volna a kötőjelek és az évszámok tömeges hibái.

A kivitelétől eltekintve azonban – ahogy már írtam is – mindenképpen alapszöveg, melynek talán következő kiadásai esetleg javított kivitelben készülve mindenki megelégedésére szolgálhatnak. Addig is elégedjünk meg a meglévővel, amelynek beszerzését minden történelmi érdeklődésűnek ajánlom, a szakértőknek pedig egyenesen kötelezőnek tartom. Persze ehhez azért az érdeklődésen és az elhivatottságon kívül kell 4500 forint is.

KISS GÁBOR FERENC

Fotókalauz a siklói várhoz

1. ábra A SIKLÓSI VÁR. A TELEPÜLÉS NEVÉT A KÁN NEMZETSEGBELI SOKLÓSIAKRÓL KAPTA, AKIK AZ ELSŐ ERŐSSÉGET A XIII. SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN ÉPÍTETTÉK A VÁROS FELETTI SZIKLARÖGRE. AZ ELŐTÉRBEN KEREK BÁSTYÁS VÉDŐFALAK, MÖGÖTTÜK A XVIII-XIX. SZÁZADBAN ÉPÜLT VÁRKASTÉLY ÉPÜLETE LÁTHATÓ

2. ábra A BARBAKÁN. A VÁR 1515-BEN KERÜLT PERÉNYI IMRE NÁDOR BIRTOKÁBA, AKI RENESZÁNSZ STÍLUSBAN ALAKÍTOTTA ÁT SIKLÓST. EKKOR ÉPÜLT A KEREK ALAPRAJZÚ KAPUVÉDŐ BÁSTYA IS, AMELYEN A KÉSŐBBI Ű TULAJDONOSOK, A BATTHYÁNY-CSALÁD CÍMERE LÁTHATÓ

3. ábra BELÉPVE A KAPUBÁSTYÁN SZŰK, KŐFALLAL KÖZREFOGOTT ÚT VEZET A VÁRKASTÉLY UDVARÁRA. A FALAKON MÉG MEGVANNAK A GYILOKJÁRÓ TARTÓGERENDÁI, AMELYRŐL AZ ŐRSÉG ELLENŐRIZHETTE A VÁRBA ÉRKEZŐKET



1.



4. ábra A BELSŐ VÁR ZÁRT UDVARA.
A TÖBBSZINTES ÉPÜLETBEN MA MÚZEUM
MŰKÖDIK, DE A NEMRÉGIBEN IDEKÖLTÖZTETETT
ANYAKÖNYVVEZETŐ HIVATALNAK
KÖSZÖNHETŐEN A VÁRBAN ESKÜDHEKNEK
ÖRÖK HŰSÉGET EGYMÁSNAK A HÁZASODNI
KÍVÁNO FIALOK IS

5. ábra A BÖRTÖNMÚZEUM, Ahol
A LÁTOGATÓ AZ ELMŰLT ÉVSZÁZADOK
VÁLOGATOTT KÍNZÓ- ÉS KIVÉGZŐESZKÖZEIT
TEKINTHETI MEG. A KÉP ELŐTERÉBEN DERES,
HÁTUL AKASZTÓFA LÁTHATÓ

6. ábra A VÁRKÁPOLNA, AMELY
A XV. SZÁZADI GÓTIKUS ÁTÉPÍTÉS EREDMÉNYE.
A MUNKÁLATOKAT GARAI JÓB RENDELTE EL AZ
1470-ES ÉS 1480-AS ÉVEKBEN. GARAI ÖRÖKÖS
NÉLKÜL HALT MEG 1482-BEN, ÍGY A VÁR
VISSZASZÁLT AZ URALKODÓRA.
MÁTYÁS KIRÁLY FIÁNAK, CORVIN JÁNOSNAK
ADOMÁNYOZTA SIKLÓST





7. ábra A GÓTIKUS ÁTÉPÍTÉS MÁSİK EMLÉKE,
A NEMRÉG VISSZAÁLLÍTOTT ZÁRT ERKÉLY

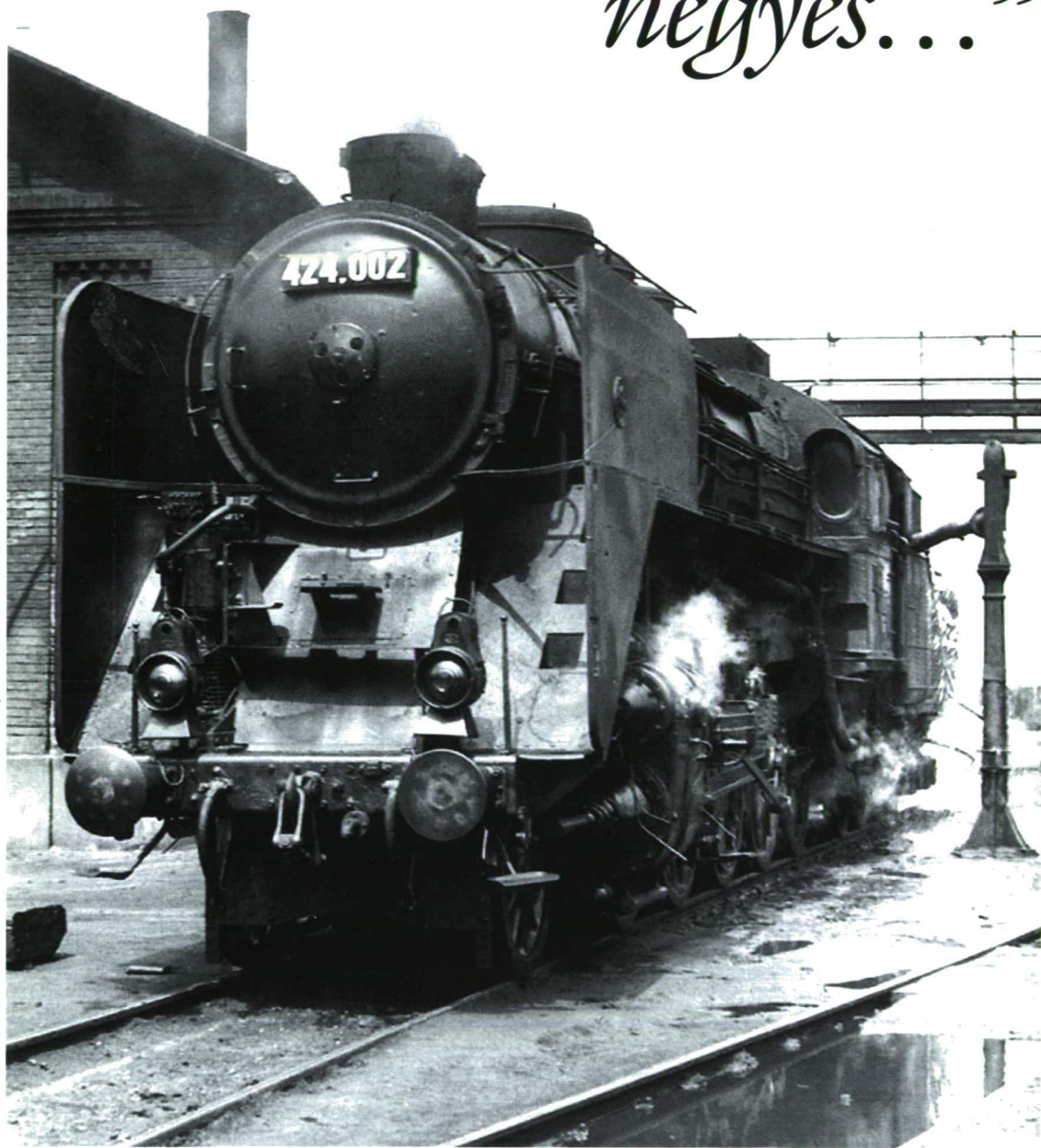
8. ábra A VÁRKASTÉLY ALATT ELTERÜLŐ
KÜLSŐ VÁR, AMELYET A GARAIÁK EMELTEK
A XV. SZÁZAD FOLYAMÁN. AZ EREDETILEG
KETTŐS, SARKAIN TORNÝOKKAL VÉDETT KÜLSŐ
VÉDŐŐV A VÁRAT JELENTŐSEN MEGERŐSÍTETTE.

A KÉPEK FORRÁSAI:

AZ 1., 2., 3., 4., 5., 8. KÉPEKET PETŐ BÁLINT
KÉSZÍTETTE, A 6. ÉS 7. KÉPET MIHALIK TAMÁS
(IN KOPPÁNY TIBOR: VÁRTÚRÁK KALAUZA.
BUDAPEST, 1973, MEDICINA KÖNYVKIADÓ.)



„Száll a négyhúszon- négyes...”



„A képeket a pályaszám nagyságrendjébe sorolva nem tudom a 424,001 mozdonnyal kezdeni, mert ezzel a géppel érthető okoknál fogva a hetvenes években nem találkozhattam: Jugoszláviában volt hadifogságban. Nyissa meg a sort a 424,002 a celldömölki fűtőház előtt, melyet 1974. július 22-én tudtam ott lefényképezni, hála Fehér Tamás főnök mindenkori segítőkészségének, amiért mindig bálás maradok neki” – Kubinszky Mihály szenzációs fotóalbuma a legismertebb magyar gőzmozdonytípusról szerkesztőségünk kiadásában jelenik meg 2001 áprilisában.